

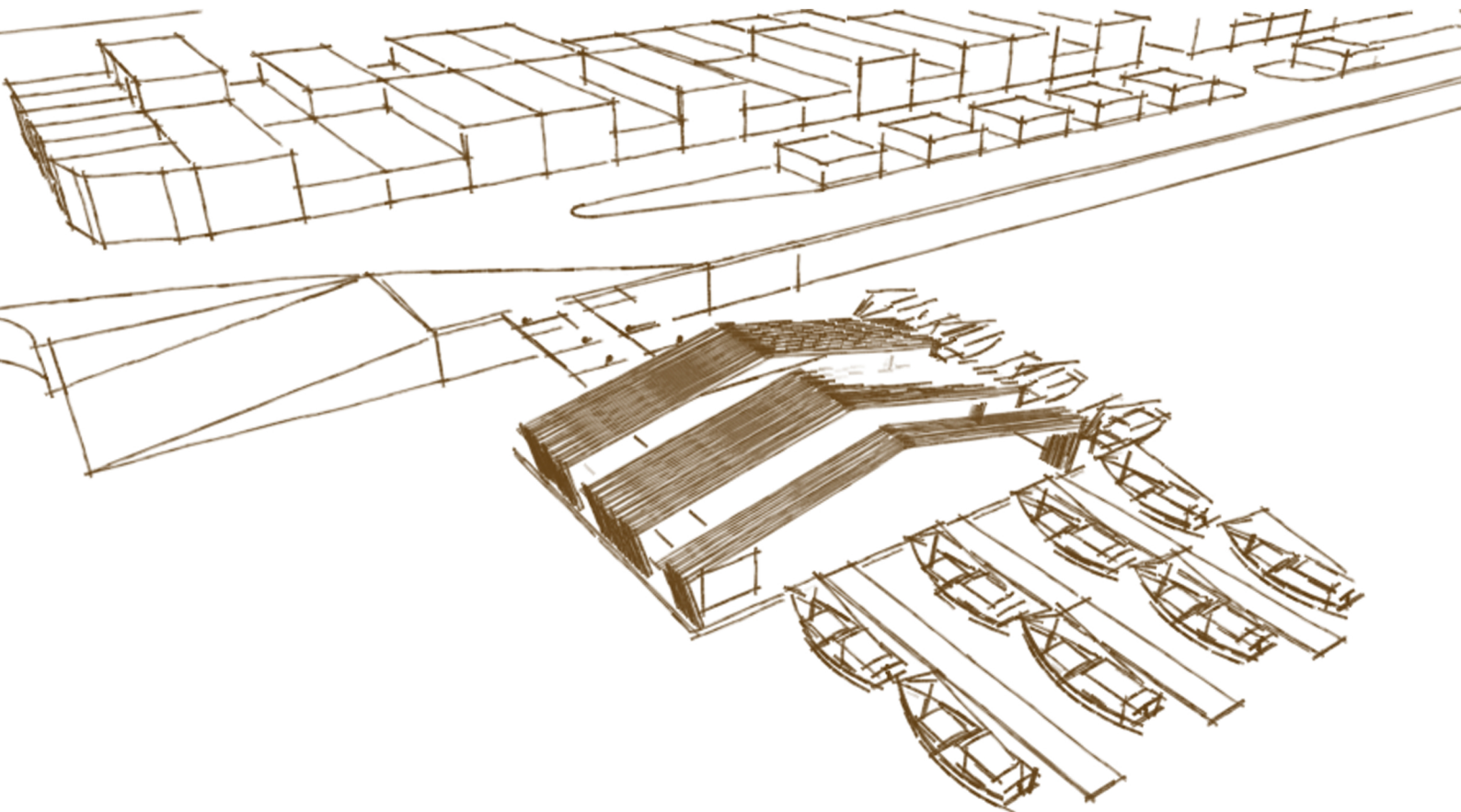


**UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ  
CAMPUS UNIVERSITÁRIO MARCO ZERO  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO**

**LETICIA MARTEL KUWAHARA**

# **PROPOSTA DE INTERVENÇÃO URBANA RAMPA DO AÇAÍ**

**TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO  
ORIENTADOR: FELIPE MOREIRA AZEVEDO**



**MACAPÁ - AMAPÁ - BRASIL  
2019**



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ  
CAMPUS UNIVERSITÁRIO MARCO ZERO  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO**

**LETICIA MARTEL KUWAHARA**

**PROPOSTA DE INTERVENÇÃO URBANA PARA A RAMPA DO AÇAÍ**

**MACAPÁ  
2019**

**LETICIA MARTEL KUWAHARA**

**PROPOSTA DE INTERVENÇÃO URBANA PARA A RAMPA DO AÇAÍ**

Trabalho de Conclusão de Curso II apresentado ao curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Amapá como requisito final para obtenção do título de bacharel em Arquitetura e Urbanismo, submetida à banca examinadora.

Orientador: Prof. Msc. Felipe Moreira Azevedo

MACAPÁ

2019

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)  
Biblioteca Central da Universidade Federal do Amapá  
Elaborado por Cristina Fernandes - CRB2/1569

---

Kuwahara, Leticia Martel.

Proposta de intervenção urbana para a rampa do açá / Leticia Martel  
Kuwahara; Orientador, Felipe Moreira Azevedo. – 2019.

152 f.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Fundação Universidade  
Federal do Amapá, Coordenação do Curso de Bacharelado em Arquitetura e  
Urbanismo.

1. Espaços públicos – Macapá. 2. Arquitetura contemporânea. 3. Feira  
livre. 5. Paisagem híbrida. I. Azevedo, Felipe Moreira, orientador. II.  
Fundação Universidade Federal do Amapá. III. Título.

720.4 K97p

CDD. 22 ed.

---



LETICIA MARTEL KUWAHARA

## **PROPOSTA DE INTERVENÇÃO URBANA PARA A RAMPA DO AÇAÍ**

Trabalho de conclusão de curso 2 apresentado ao curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Amapá (UNIFAP) como requisito final para obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Linha de pesquisa: Espaço Urbano, Cultura e Meio Ambiente.

Data: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ Nota: \_\_\_\_\_

---

Prof. Msc. Felipe Moreira Azevedo – CEAP

ORIENTADOR

---

Profª. Ma. Géssica Nogueira dos Santos  
MEMBRO 1 DA BANCA EXAMINADORA

---

Profª. Ma. Elizeu Corrêa dos Santos  
MEMBRO 2 DA BANCA EXAMINADORA

MACAPÁ  
2019

## AGRADECIMENTOS

À Deus pela crença de que há algo muito maior que nos faz sentir bem do que qualquer dificuldade que possa aparecer. Ao meu querido orientador, professor Felipe Moreira Azevedo, um excelente profissional que aceitou participar dessa jornada, que é a produção de uma monografia, juntamente a mim. Pela dedicação e conhecimentos repassados, me proporcionando todo o suporte intelectual durante esse ano de pesquisa e trabalho, minha sincera gratidão a ele.

Aos meu pais, Edson e Rosangela que oportunizaram educação e suporte emocional, sempre me apoiando. Em especial a minha mãe, que sempre esteve ao meu lado, me acompanhando, e foi crucial para o desenvolvimento desta pesquisa, me auxiliando nas visitas a campo, tornando as minhas inquietações, as dela também.

Aos meus familiares que contribuíram durante a produção desta monografia. À minha tia, Rojane, que forneceu informações e conseguiu acesso a materiais de órgãos públicos sobre a área. Ao meu primo, Adrian, que aplicou questionário e participou das observações junto a mim, bem como revisou a minha escrita. À minha tia, Maria Cristina, que me apresentou a feira do Açaí de Belém e forneceu informações importantes. Ao meu tio, Moacir, que conseguiu referências bibliográficas importantes para a minha pesquisa na UFPA. Ao meu tio, Enio, que me forneceu informações sobre a área de estudo. À todos vocês, meu muito obrigada.

Agradeço aos meus amigos do curso, sempre levantando discussões e reflexões importantes, fazendo momentos de terapia e que também contribuíram para o trabalho, Adrienne, Kevin, Lucas e Victor. Em especial ao Douglas e à Victoria, que dedicaram seu tempo para me ajudar e foram muito parceiros nos momentos difíceis de produção desta monografia.

Agradeço também a banca examinadora, pelas importantes considerações, levantando reflexões importantes para a minha pesquisa. Além disso, ao corpo docente e técnico do curso de Arquitetura e Urbanismo pelos 5 anos de aprendizado e crescimento.

## RESUMO

Esta monografia apresenta como temática o uso espontâneo do espaço urbano aliado a uma rede urbana de características regionais, inserido em uma área de orla, o que o caracteriza como espaço multiescalar. A rampa do açaí está localizada na Orla do Santa Inês, Macapá-AP, onde pode ser observado um movimento pendular para o escoamento da produção do açaí advindo das ilhas do Pará e Amapá, através das atividades portuária e de feira livre que se estabelecem diariamente, que além disso é um espaço destinado ao lazer metropolitano. Trabalha-se com o conceito de paisagem híbrida para definir o cenário da área, o qual expressa uma diversidade cultural, social e funcional. O despertar para a problemática se dá a partir do entendimento contextual do espaço em questão, que apresenta-se devidamente apropriado, sem, contudo, condições estruturais necessárias para o desenvolvimento das atividades, diferentemente do entorno que é estruturado para as atividades de lazer. Compreendendo o potencial e as demandas da rampa do açaí, tem-se as alternativas para o desenho urbano da área que integre essa diversidade e abranja todas as atividades e espontaneidades de usos. Tendo isso em vista, o objetivo geral é dar suporte para a estrutura regional formada pela feira do açaí, além de evidenciar e dar relevância para a área de forma a trazer estudos que compreendam a complexidade da vida urbana contemporânea para a aplicação na proposta de intervenção arquitetônica e urbanística, a fim de requalificar o espaço urbano. A metodologia contempla a revisão bibliográfica, estudos de caso, análises e abordagens empíricas sobre a área de estudo, com pesquisas qualitativas e quantitativas, através de visitas de campo, observações, entrevistas, registros fotográficos e formulação do histórico. Por fim, o princípio da proposta está pautado na concepção de um espaço heterogêneo, democrático, que abrigue as práticas sociais, subsidie a qualificação para as atividades existentes e dê abertura a espontaneidade.

**Palavras-chave:** Rampa do Açaí, Intervenção urbana, Espaço urbano espontâneo, Rede urbana, Feira livre, Paisagem híbrida.

## ABSTRACT

This monography presents as theme the spontaneous use of urban space allied to an urban net of regional characteristics, inserted at a waterfront, what characterizes it as a multiscale space. The Açaí Ramp is located at Santa Inês waterfront, Macapá-AP, where is observed a commuter movement for the outlet of açaí's output resulting from Pará's and Amapá's islands, through port activities and daily stablished street markets, that is also a space destined for metropolitan leisure. The concept of hybrid landscape is used to define the area's situation, which expresses cultural, social and functional diversity. The awakening for the issue comes from contextually understanding the area at issue, which presents itself highly appropriate, without, however, the needed structural conditions for the development of the activities, differently from the surrounding, which is structured for leisure activities. Comprehending the potential and demands of the Açaí Ramp, there are alternatives for the area's urban design, that integrates this diversity and convers all activities and spontaneous uses. With that in mind, the main object is to support the regional structure formed by the Açaí Street Market, besides highlighting and giving relevance to the area, in order to bring studies to comprehend the contemporary urban life's complexity for application at the architectural and urban intervention proposal, aiming to retrain the urban space. The methodology includes bibliographical review, case studies, analysis and empiric approaches about the area of study, with qualitative and quantitative researches, through on-site visits, observation, interviews, photographic record and formulation of historical background. Finally, the principle on the proposal is guided by the conception of a heterogeneous and democratic space, that shelters social practices, subsidizes qualification for existing activities and gives the opening to spontaneity.

**Key-words:** Açaí Ramp. Urban Intervention. Spontaneous Urban Space. Urban net. Street Market. Hybrid landscape.



## LISTA DE FIGURAS

Figura 01 - Diagrama de redes .....	24
Figura 02 - Mapa comportamental .....	32
Figura 03 - Lugar para observar, descansar ou encostar-se.....	38
Figura 04 – Banco com encosto .....	39
Figura 05 - cadeiras e bancos móveis e versáteis de uso.....	39
Figura 06– Áreas visualmente convidativas, causadas pelas vendas nas ruas .....	41
Figura 07– Tipos de conexão para a plataforma flutuante. ....	48
Figura 08– Composição dos espaços do complexo Ver-o-Peso.....	52
Figura 09– Complexo do Ver-o-Peso antes da intervenção, com a feira ocupando parte da via. .....	52
Figura 10– Feira do Açaí.....	53
Figura 11 e 12 – Ver-o-Peso antigo (1996) e nova estrutura do Ver-o-Peso. ....	54
Figura 13– Estrutura da feira do Ver-o-Peso após a intervenção. ....	54
Figura 14 – Organização interna e rampa.....	55
Figura 15 – Ver-o-Peso e Feira do Açaí.....	56
Figura 16 – Esplanada de venda próximo ao local de desembarque do produto.....	57
Figura 17 – Área da feira do açaí. ....	58
Figura 18 – Reforma da feira.....	59
Figura 19 – Estrutura palafítica da Feira do Açaí.....	59
Figura 20 – Composição da feira.....	60
Figura 21– Espaço da feira utilizado em outros horários .....	60
Figura 22 – Reunião entre prefeitura e feirantes para entrega da feira após a reforma. ....	61
Figura 23 – Feira de Ananindeua antes da intervenção.....	61
Figura 24 – A tensoestrutura no contexto do entorno. ....	62
Figura 25 e 26 - Disposição dos elementos dentro do pavilhão e Configuração espacial.....	63
Figura 27 – Panorama geral da feira.....	63
Figura 28 – Boxes e barracas.....	64
Figura 29 – Capa da produção com os nove projetos para Manaus. ....	66
Figura 30 – Área em que foi idealizado o projeto. ....	67
Figura 31 – Projeto Ensalada de Frutas, plataforma flutuante. ....	67
Figura 32 – Atracadouros flutuantes de desembarque de carga e estacionamento. ....	68
Figura 33 – Diagramas de partido arquitetônico e urbanístico da intervenção. ....	68

Figura 34 – Dinâmica de desembarque de produtos na plataforma flutuante. ....	69
Figura 35 – Corte esquemático, estrutura flutuante.....	69
Figura 36 – Planta livre e uso de madeira e aço. ....	70
Figura 37 – Contemplação do pôr-do-sol na orla.....	70
Figura 38 – Situação da área antes da intervenção.....	71
Figura 39 – Plano conceitual da intervenção.....	71
Figura 40 e 41 - Primeiros níveis de contemplação e Níveis de contemplação mais próximos ao rio.....	72
Figura 42 - Área do atracadouro público.....	72
Figura 43 e 44 - O atracadouro público visto do entorno e Barco de turismo ancorando. ....	73
Figura 45 - Escadaria que abriga o órgão do mar.....	74
Figura 46- Orla de Zadar. ....	74
Figura 47 - Banho de mar e contemplação na escadaria. ....	75
Figura 48 – Localização geográfica.....	77
Figura 49 – Orla de Macapá. ....	78
Figura 50 – Canal da Doca da Fortaleza.....	78
Figura 51 – Trapiche Eliézer Levi. ....	79
Figura 52 – Praia do Remanso.....	80
Figura 53– Equipe de carregadores e vendedores de cada produtor/atravessador .....	84
Figura 54 – Diversos comércios e distribuidoras no entorno. ....	85
Figura 55 – Carregamento dos barcos com os mantimentos da capital.....	85
Figura 56 – Caminhão da empresa Açaí Vitamate. ....	86
Figura 57 – Carregamento de açaí no caminhão do revendedor. ....	86
Figura 58 – Redes existentes no espaço da rampa do açaí. ....	87
Figura 59 – O passeio da orla como uma transição entre as atividades. ....	88
Figura 60 e 61 - Canteiro com mobiliário urbano e futebol de lama na área. ....	89
Figura 62 – Diário de campo. ....	90
Figura 63 – Pessoas chegando para embarcar .....	91
Figura 64 – Desembarque de pessoas e do produto. ....	92
Figura 65 – Garis da prefeitura fazendo a limpeza pós-feira .....	92
Figura 66 – Local de reunião dos trabalhadores da feira durante a noite.....	93
Figura 67 – Condição bioclimática do terreno e entorno. ....	94
Figura 68 - Mapa de topografia .....	95
Figura 69 – Mapeamento da arborização do entorno. ....	96

Figura 70 – Classificação viária do bairro e pontos de ônibus.....	97
Figura 71 – Mapeamento do uso e ocupação do entorno. ....	97
Figura 72 – Mapeamento do gabarito da área. ....	98
Figura 73 – Mapa do sistema de esgotamento sanitário.....	99
Figura 74 – Mapeamento da iluminação do entorno. ....	99
Figura 75 – Macrozoneamento urbano de Macapá. ....	101
Figura 76 – Demais Áreas de Especial Interesse.....	102
Figura 77 – Mapa da lei de uso e ocupação do solo. ....	103
Figura 78 – Ambulantes com a venda de outros produtos além do açaí na feira. ....	104
Figura 79 – O trabalho que ocorre madrugada a dentro. ....	105
Figura 80 – Organização espacial da feira no período de inverno. ....	106
Figura 81 - Organização espacial da feira no período de verão. ....	107
Figura 82 – O amanhecer com o rio na vazante. ....	108
Figura 83 – Pouco movimento da feira no segundo semestre do ano. ....	108
Figura 84 – Organização da ancoragem dos barcos. ....	109
Figura 85 – Acostamento com vagas destinadas a feira.....	109
Figura 86 – Traçado: Fluxo de chegada e venda do açaí.....	110
Figura 87 – Dimensão da ocupação da feira.....	110
Figura 88 – Feira ocupando o canteiro no outro lado da rua.....	111
Figura 89 – Calçada ocupada pela feira. ....	111
Figura 90 – Carros mal estacionados, causando conflito na via.....	111
Figura 91 – Transeunte praticando a caminhada pela rua por falta de espaço na calçada. ....	112
Figura 92 – Proporção maior ocupada pela venda de peixe e camarão.....	113
Figura 93 – Ponto de venda de gelo, com o equipamento fixo. ....	113
Figura 94 – O rio invadindo a rampa.....	114
Figura 95 – Embarcações atracadas umas às outras. ....	115
Figura 96 – Mapeamento das feiras do município de Macapá. ....	116
Figura 97 – Projeto para a Feira do Açaí.....	117
Figura 98 – Rampa coberta para a feira e anexo ao fundo. ....	118
Figura 99 – Área de passeio contínuo e praça. ....	119
Figura 100 – Obra arquitetônica na orla da cidade.....	119
Figura 101 – Diagrama descritivo da dinâmica espacial.....	121
Figura 102 – Diagrama de análise. ....	122
Figura 103 - Identificação do espaço.....	123

Figura 104 - Partido arquitetônico inicial.....	124
Figura 105 – Dimensão da venda de açaí.....	128
Figura 106 - Organização espacial e divisão em áreas.....	131
Figura 107 - Feira livre.....	132
Figura 108 e 109 - Banca de hortifrutigranjeiros e Banca de carne suína.....	133
Figura 110 - Boxes de peixe e camarão.....	133
Figura 111 - Organograma.....	135
Figura 112 - Pavimentação e passeio contínuo.....	136
Figura 113 - Cais de porto do lado ribeirinho da rede urbana.....	137
Figura 114 – Solução projetual relacionada a parte ribeirinha da rede urbana.....	137
Figura 115 - Pavilhão em trama de madeira.....	138
Figura 116 - Largo e os elementos utilizados na composição.....	139
Figura 117 - Banho de rio e lazer.....	140
Figura 118 - Apropriação do pavilhão pela população.....	141
Figura 119 - Evento gastronômico no trapiche da rampa do açaí.....	141
Figura 120 - Perspectiva das partes que compõe a edificação.....	142
Figura 121 - Composições possíveis com a MLC.....	143
Figura 122 e 123 - Estaca em tubo de aço e Sistema de amarração.....	145
Figura 124 - Detalhamento da variação dos atracadouros.....	146
Figura 125 - Placa cimentícia e steel framing.....	147
Figura 126 - Esquadrias em madeira.....	147
Figura 127 - Composição do pisograma.....	148
Figura 128 - Mobiliário urbano versátil, de uso livre.....	149
Figura 129 - Mobiliário urbano multiuso.....	149

## LISTA DE QUADROS

Quadro 01– Síntese das metodologias e instruções projetuais.....	49
Quadro 02 – Apreensões projetuais de acordo com o referencial teórico. ....	65
Quadro 03 – Síntese das soluções projetuais apreendidas.....	75
Quadro 04 – Quantidade e valor do açaí produzido/unidade de federação (2013). ....	82
Quadro 05 – Uso e atividades para o SL2. ....	103
Quadro 06 – Intensidade de ocupação.....	103
Quadro 07 – Classificação das tipologias de embarcações. ....	115
Quadro 08 – Análise do projeto para a rampa do açaí.....	119
Quadro 09 - Diretrizes do projeto de intervenção. ....	125
Quadro 10 - Ficha de vendas existentes na feira. ....	128
Quadro 11 - Dimensionamento das área e espaços/ambientes.....	129
Quadro 12 - Composição do material.....	144

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>15</b>
<b>1. LENTES PARA UM ESPAÇO URBANO MULTIESCALAR .....</b>	<b>18</b>
1.1. MACROESCALA DO ESPAÇO URBANO: REDES URBANAS E PRODUÇÃO DO ESPAÇO .....	18
1.1.1. Espaços intra-urbanos relacionados a redes urbanas.....	18
1.1.2. Rede urbana na Amazônia .....	21
1.2. MESOESCALA: ESPAÇO URBANO .....	27
1.2.1. Abordagens sobre o cotidiano na cidade.....	28
1.2.2. Instrumentos de intervenção urbana.....	36
1.3. MICROESCALA: ATIVIDADES DESEMPENHADAS NO ESPAÇO URBANO	42
1.3.1. Legislação de feiras .....	44
1.3.2. Legislações portuárias.....	46
<b>2. CASOS DE REFERÊNCIA.....</b>	<b>51</b>
2.1. ESTUDOS DE CASO .....	51
2.1.1. Complexo do Ver-o-Peso – Belém/PA .....	51
2.1.2. Feira do Açaí – Afuá/PA .....	58
2.1.3. Feira da Cidade – Ananindeua/PA .....	61
2.2. REFERÊNCIA PROJETUAL.....	66
2.2.1. Ensalada de frutas – Manaus/AM .....	66
2.2.2. Orla do Guaíba – Porto Alegre/RS .....	70
2.2.3. Órgão do Mar – Zadar/Croácia .....	73
<b>3. LEITURA URBANA DA RAMP DO AÇAÍ.....</b>	<b>76</b>
3.1. MACROESCALA: REDE URBANA E CONTEXTO .....	77
3.1.1. Localização.....	77
3.1.2. Contexto histórico.....	77
3.1.3. A rampa do açaí como estrutura regional da rede urbana .....	82
3.2. MESOESCALA: ESPAÇO URBANO .....	87
3.2.1. Cotidiano e interação na rampa do açaí.....	87
3.2.2. Condicionantes ambientais e urbanas .....	94
3.2.3. Condicionantes Legais .....	100
3.3. MICROESCALA: COMPREENSÃO DAS ATIVIDADES .....	104
3.3.1. Feira do açaí.....	104

3.3.2.	Aspectos portuários .....	113
3.4.	Perspectivas municipais e estaduais para a rampa do açai .....	116
3.5.	ANÁLISE .....	120
4.	<b>PROPOSTA DE INTERVENÇÃO .....</b>	<b>123</b>
4.1.	IDENTIFICAÇÃO DO ESPAÇO DE INTERVENÇÃO .....	123
4.2.	PARTIDO ARQUITETÔNICO .....	124
4.2.1.	Conceito .....	124
4.2.2.	Programa de necessidades e dimensionamento .....	126
4.2.3.	Funcionalidade .....	131
4.2.4.	Implantação .....	135
4.2.5.	Aspectos estéticos .....	136
4.2.6.	Aspectos urbanísticos e paisagísticos .....	138
4.2.7.	Usos temporários .....	140
4.3.	MEMORIAL DESCRITIVO .....	142
4.3.1.	Estruturas .....	143
4.3.2.	Vedação .....	146
4.2.3.	Esquadrias .....	147
4.2.4.	Cobertura .....	148
4.2.5.	Pavimentação .....	148
4.2.6.	Mobiliário Urbano .....	149
	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>150</b>
	<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>152</b>
	<b>APÊNDICE 01 .....</b>	<b>155</b>
	<b>APÊNDICE 02 .....</b>	<b>156</b>

## INTRODUÇÃO

A região Amazônica possui uma complexa dinâmica hídrica entre cidades de forte expressão contextual e cultural, padrões espaciais que definiram a consolidação da região de forma local, nacional e global, influenciaram diretamente na formação urbana das capitais e sub-regiões. A influência dos povos da floresta resiste fortemente nas cidades compreendidas por corpos hídricos, em que há trocas comerciais, culturais e sociais.

O despertar para a temática que envolve esta monografia parte de uma pesquisa realizada nas disciplinas de Planejamento Urbano e Regional, em que estudou-se a rede urbana hidroviária do Estado do Amapá, em específico dos municípios de Macapá e Santana, com pesquisas bibliográficas, de documentos oficiais, cartografias, visitas a campo e entrevistas. Identificou-se que a cidade de Macapá apresenta em sua região costeira múltiplas atividades e funções, em que encontra-se áreas portuárias e de comércio de pequeno a médio porte.

Estes espaços recebem diariamente os fluxos e deslocamentos advindos das ilhas do Pará e Amapá, compreendidos, em predominância, por estruturas improvisadas e de apropriação de espaços destinados a outros usos, para a prática destas atividades. Os fluxos e dinâmicas observados nestes espaços caracterizam uma rede urbana, a qual envolve a produção das ilhas e transporte de pessoas e cargas. A área de estudo apresenta estas características descritas e estudadas e foi uma das áreas identificadas pela pesquisa; está localizada na orla da cidade de Macapá-AP, Brasil, denominada Rampa do Açaí, onde é desembarcado o açaí *in natura* para a venda na feira que se forma na área.

Enquanto apropriações de forma improvisada, o espaço não dispõe de suporte para os trabalhadores e realização das atividades. Além disso, o espaço é utilizado para atividades de lazer como banho de rio, caminhadas, contemplação e permanência, formando uma paisagem híbrida, de múltiplos aspectos, escalas, agentes, espaços, apreensões e percepções.

A inquietação sobre a existência dessa paisagem sobreposta, e a compreensão da necessidade de planejamentos e desenhos urbanos que ponderem as demandas, alternativas e potencialidades da área da Rampa do Açaí de forma a integrar as atividades, é a problemática deste trabalho. Embora esteja localizada em uma área de orla, é necessário pensar a cidade e o rio sob a ótica de interação e compreensão da relevância das práticas observadas, diferentemente de como ocorre na orla de Macapá, em que a principal atividade se resume, predominantemente, aos bares e restaurantes, com intervenções e planejamentos sempre voltados ao lazer turístico.



Tendo isso em vista, o objetivo geral da pesquisa é propor um projeto arquitetônico e urbanístico para dar suporte e estruturar a área da rampa do açai para as atividades portuária, de feira livre e lazer, e assim requalificar o espaço. E como objetivos específicos tem-se: entender as questões urbanas apontadas em relação ao contexto Amazônico para a interpretá-las na área de estudo; afirmar a existência da rede urbana compreendida no espaço da rampa do açai; conceber um projeto que abra espaço a usos espontâneos, para que possa integrar e proporcionar espaços de encontros, trocas culturais e sociais; estudar conceitos teóricos sobre espaços urbanos espontâneos; buscar conceitos e técnicas de viabilidade para o projeto arquitetônico de porto de pequeno porte juntamente a feira livre.

Em um primeiro momento da pesquisa faz-se a revisão bibliográfica acerca da temática do estudo e leitura de documentos oficiais, posteriormente tem-se a base empírica, com pesquisas de campo, que segundo Lakatos e Marconi (2003) são determinadas como investigações exploratórias. Este tipo de pesquisa tem como objetivo captar informações sobre o questionamento, fenômenos no momento em que ocorrem ou levantar dados in loco.

Este método se materializa através das técnicas de pesquisa como entrevistas, observação direta intensiva (percepção e entrevista), descrição dos fenômenos, análises empíricas e teóricas sobre a área de estudo, o que resulta em descrições qualitativas e quantitativas (LAKATOS; MARCONI, 2003). Além disso, a base teórica e conceitual atribuiu as formas de procedimento e sistematização da pesquisa.

Para tanto, a construção teórica multiescalar vem auxiliar na concepção projetual, em que utiliza-se ferramentas teóricas, conceituais e técnicas para consolidar todas as relações, dinâmicas e demandas da área de estudo. Desta forma, são abordadas três escalas de revisões bibliográficas e compreensão da área de estudo, uma vez que entende-se o espaço em questão em diferentes níveis de abrangência, que precisam ser apreendidos e vinculados. O trabalho está estruturado em 4 capítulos, sendo o primeiro a revisão bibliográfica, o segundo os casos de estudo, o terceiro o estudo da área e o quarto a proposta de intervenção.

O capítulo 01 está seccionado em: macroescala, mesoescala e microescala. A microescala vem definir os conceitos e atributos sobre rede urbana, e faz o recorte regional para o entendimento do espaço Amazônico articulado em rede urbana, bem como a caracterização e contextualização desta. A mesoescala traz os métodos de procedimento sobre estudar a cidade, interações cotidianas com o espaço urbano e conceitos, bem como práticas de desenho urbano com instrumentos para a intervenção. A microescala é mais específica, trata sobre feira livre e porto, com o aparato técnico sobre as atividades, através de normatização, legislação e teoria.

O segundo capítulo apresenta análises de casos semelhantes ao da área de estudo, para que criar referências para aplicar no projeto e adaptar ao local, com as mesmas funções e atividades, para certificar sobre logísticas, funcionamento e intervenções bem-sucedidas. Para tanto, o capítulo 02 é dividido em duas seções, em que a primeira traz estudos de caso de áreas com atividades de feiras livres na região Amazônica, em específico, há dois casos de feiras de açaí; já na segunda contem referências projetuais, que contribuem com soluções arquitetônicas e urbanísticas de áreas de orla.

O terceiro capítulo apresenta-se a área, para abranger os aspectos presentes no espaço, utilizou-se a divisão em escalas, trazendo como roteiro o mesmo do referencial teórico para a leitura urbana da área de estudo. Na seção da microescala há o histórico, com a contextualização e descrição das atribuições de rede urbana. A seção mesoescala apresenta o cotidiano do espaço da Rampa do Açaí, de forma qualitativa faz-se a descrição dos atributos da área, condicionantes físicos, legislativos e atividades. Por fim, a seção microescala trata sobre as atividades de feira livre e portuária.

O quarto é destinado a proposta de intervenção, em que identifica-se as áreas de intervenção, aplica-se diretrizes e conceitos expostos previamente durante os capítulos anteriores, e apresenta-se o projeto e todos os aspectos relativo a intervenção. Ainda, há o memorial descritivo, especificando os principais materiais que compõe a proposta arquitetônica.

## **1. LENTES PARA UM ESPAÇO URBANO MULTIESCALAR**

### **1.1. MACROESCALA DO ESPAÇO URBANO: REDES URBANAS E PRODUÇÃO DO ESPAÇO**

A urbanização está atrelada aos deslocamentos e as redes urbanas, em que há um fluxo de informações, produtos e pessoas e a consequente produção dos espaços urbanos, que nesta seção são chamados de espaços intra-urbanos. Essa escala de entendimento e posterior análise traz a rede urbana enquanto espaço regional, em que são apresentadas as condicionantes para a certificação de existência desta, seus elementos e produtos.

Dessa forma, tem-se a interligação entre o próprio espaço urbano e as implicações de estar aliado a uma rede urbana e sua abrangência. No caso da análise proposta nesta pesquisa, tem-se o rio como o meio de promoção desses deslocamentos e o recorte regional da Amazônia, a qual apresenta um contexto particular de percepção do cenário urbano contemporâneo e tem esse ambiente como princípio das formações espaciais.

Assim, também são postos alguns fatos históricos que ocorreram na região, a fim de assimilar o contexto ao que ocorre na área de estudo. Entender o que esses espaços significam em uma abrangência maior, suas relações e relevâncias geográficas até o encadeamento com as cidades, relacionado à uma dinâmica hídrica, trazendo a representação desse cenário para dentro do contexto urbano relativo a orlas fluviais.

#### **1.1.1. Espaços intra-urbanos relacionados a redes urbanas**

A constituição das cidades se dá a partir das ocupações humanas, as quais precedem a organização urbana com base na divisão fundiária em usos do solo. O espaço urbano é um reflexo da sociedade e a expressão espacial de diversos processos presentes no território desde sua formação. O ambiente urbano planejado, é definido pela divisão de usos, que se ajustam às atividades necessárias e as desempenhadas pela sociedade civil, formando um complexo uso da terra (CORRÊA, 1995).

Os espaços intra-urbanos são intervenções de elementos, fenômenos ou estruturas, com abrangência específica, que se consolidam na cidade em uma ordem diferente a da malha urbana planejada. Essas áreas geralmente apresentam peculiaridades e diversidades, que representam “o tipo particular de espaço urbano” (VILLAÇA, 2001, p. 22).

A rede urbana pode criar e integrar espaços, assim como os fragmenta, esses fatores são decorrentes da forma como essa rede urbana produz os espaços intra-urbanos. Ao falar de

espaço urbano fragmentado, Corrêa (1995) se refere ao espraiamento das cidades e a múltipla manifestação de núcleos urbanos para além do centro.

A associação das visões de Corrêa (1995) e Villaça (2001), são postas a fim de compreender as dinâmicas e relações dos espaços urbano e geográfico, e as conceituações das abordagens e termos apontados. Enquanto o primeiro autor compreende a articulação de um espaço com outros de forma mais externa, seus significados e abrangências, o segundo propõe a compreensão do espaço urbano em uma relação mais interna, conectado a um sistema de cidades, em que a localização é o elemento norteador da produção do espaço para as duas visões.

Villaça (2001) aborda as ponderações de forma geográfica, tratando acerca do espaço urbano como igualmente regional. As conceituações de espaço urbano enquanto estrutura local (elementos do espaço) e elemento urbano (espaço) são inseridas na lógica do espaço intra-urbano, descritas pelo autor. Essas orientam os métodos de análise para a escala da cidade e interligam à escala regional, o que torna o olhar mais dinâmico, complexo e multiescalar.

Os conceitos propostos por Villaça (2001) acerca de espaço urbano, espaço intra-urbano e espaço regional, são mencionados como equivalentes, no entanto no decorrer do desenvolvimento destes é possível fazer a diferenciação. A proporção geográfica abordada é a estrutura regional, a qual é o próprio elemento urbano articulado regional, nacional e globalmente e os espaços urbano e intra-urbano são a própria estrutura urbana, sendo todos estes conceitos, espaços articulados e interdependentes.

A apreensão disso está relacionada às redes urbanas, sendo estas, partes do espaço regional, enquanto as cidades são os elementos deste. Segundo Villaça (2001), o processo de urbanização é relevante para a consolidação da estrutura regional, uma vez que as cidades são detentoras de toda e qualquer estruturação no espaço regional (rede urbana). Corrêa (1995) também discorre acerca desse espaço urbano de forma articulada, afirmando que as partes asseguram as relações espaciais entre si.

Os dois autores discorrem sobre o espaço urbano como sendo o *locus* dos deslocamentos, apresentados através dos fluxos cotidianos de pessoas, como força de trabalho ou consumidor, carga de mercadorias e informações, o que também representa o princípio ativo de qualquer rede. Para Villaça (2001), essas condicionantes derivadas dos transportes, são o ponto de diferenciação entre espaço regional e espaço intra-urbano, em que é possível interpretar este como o meio, ou como se dá as redes e articulações, e aquele, onde ocorrem as dinâmicas desses deslocamentos (espaço).

O surgimento e consolidação de novos núcleos são decorrentes da localização, em uma visão capitalista, está relacionado aos deslocamentos, e o contato entre o local de produção e o consumidor. A partir disso, Villaça (2001) classifica dois tipos de espaço, sendo os que envolvem deslocamentos e os que não envolvem. O espaço não relacionado ao deslocamento aborda as questões infraestruturais e a materialidade, envolvendo “[...] relações visuais ou por contato direto” (VILLAÇA, 2001, p. 23) e que podem ou não se relacionar bem com a cidade como um todo.

A acessibilidade é mais vital na produção de localizações do que a disponibilidade de infra-estrutura. Na pior das hipóteses, mesmo não havendo infra-estrutura, uma terra jamais poderá ser considerada urbana se não for acessível (VILLAÇA, 2001, p. 23).

O suporte e as oportunidades de localização são a possibilidade de consolidação dos espaços intra-urbanos, essa condição pode tornar-se alternativa para a produção dos espaços, uma vez que atraem infraestrutura, e consolidam-se dentro da malha urbana. Por outro lado, os espaços intra-urbanos não relacionados à localização, tendem a demandar substancialmente por infraestrutura, não mais na condição de alternativa de planejamento, mas como utilidade pública. Ambas condições, tem como a materialização a forma espacial (CORRÊA, 1995).

Dessa forma, as visões divergem a partir do produto do espaço urbano ou intra-urbano, uma vez que, por um lado o aspecto localização torna-se o ponto de articulação e integração, e por outro é capaz de promover a segregação dos espaços, do ponto de vista da cidade e dos cidadãos. E as duas predicções estão presentes nas cidades, visto que as mediações socioeconômicas que o espaço urbano passa são as mesmas experimentadas em âmbito nacional e global, pois elas estão conectadas e vivem em função ou são influenciadas de forma universal, tendo assim a fragmentação versus integração inseridas no mesmo conceito (VILLAÇA, 2001).

Ao mesmo tempo, naquelas cidades, em que a nova sociedade europeia reloca funções e pessoas através do espaço, imigração, marginalidade e contraculturas estarão destacadamente presentes, lutando pelo controle do território à medida que as identidades se tornam crescentemente definidas pela apropriação do espaço (VILLAÇA, 2001, p. 32).

Ainda que este método de apreensão das práticas urbanas, como alternativa, esteja sendo tratado como contemporâneo, é a forma preliminar de urbanizar, como observado nas cidades tradicionais, antecedente ao modernismo, o qual moldou e determinou a vida urbana de forma universal, sem precedentes socioculturais, como será discutido mais à frente. Os espaços passam diariamente por ressignificação, ainda que subordinados ao planejamento moderno, principalmente os relacionados aos fluxos, deslocamentos e movimentações diárias.

As redes urbanas tiveram um importante papel no processo de urbanização, tendo em vista a articulação entre regiões, sendo possível a circulação e os fluxos de informações e produtos. Segundo Corrêa (2006), as teorias acerca do assunto estão estritamente relacionadas a escalas de desenvolvimento urbano global, aos grandes núcleos e centros urbanos.

A abordagem de Corrêa (2006) é crítica em relação a esses métodos de análise da rede urbana, dessa forma criou e aplicou outras condições e elementos para que se identifique uma rede urbana. Seus estudos estão baseados, de forma predominante, no caso da região Amazônica e as relações existentes. Os elementos criados por ele são:

a) gênese dos núcleos urbanos; b) as funções que desempenham; c) a dependência à determinados produtos; d) o sitio urbano; e) a paisagem urbana; f) a ampliação do número de centros da rede; g) o padrão espacial da rede; h) o papel dos diferentes agentes sociais no processo produtivo; e i) as articulações com os espaços exteriores à rede em questão (CORRÊA, 2006, p. 186).

Assim, a discussão proposta por Corrêa (2006) está pautada na natureza pela qual uma rede urbana se consolida, havendo de acordo com ele, vários padrões, o que Santos (2012) denomina de dinâmica espacial contemporânea, sendo a teoria de Corrêa o enfoque atual sobre as redes, como será interpretada a rede urbana compreendida pela área de estudo. Com estas características, Corrêa (2006) adéqua três condições mínimas para que se afirme de fato a existência de uma rede urbana:

1. A existência de uma economia de mercado entre um local de produção, e outro que não produza, ou seja, a peculiaridade de um produto;
2. A existência do espaço fixo destinado à negociação citada anteriormente, mesmo que de forma periódica;
3. A existência de articulação entre outros núcleos, a fim de escoar a produção e alcançar o mercado consumidor.

### **1.1.2. Rede urbana na Amazônia**

O recorte espacial, na macroescala, para as premissas apresentadas sobre rede urbana e espaço intra-urbano é a região Amazônica, a qual recebe o enfoque do tipo de análise proposta por Corrêa (2006), assim, para a compreensão posterior da área de estudo é necessária a identificação do contexto regional em que está inserida. Além disso, o espaço intra-urbano da

discussão proposta pela seção é abordado por Emmanuel Santos<sup>1</sup> em sua tese acerca da Amazônia Setentrional Amapaense (ASA), em que a rede urbana é identificada, descrita e contextualizada.

A dinâmica das redes urbanas observadas na região Amazônica, relacionada com os espaços entre cidades e ilhas, apresentam suas particularidades aliadas às noções citadas sobre espaço e estrutura intra-urbana. A produção agroextrativista presente na Amazônia e a necessidade de locomoção e infraestrutura relativa a cidade, são responsáveis pela estruturação de lugares destinados a receber esse deslocamento, assim correspondendo as formações espaciais, predominantemente espontâneas, que representam um “processo contemporâneo de re (configuração)” (SANTOS, 2012, p. 37).

Santos (2012) denomina essas formações espaciais na Amazônia como espaço e/ou estruturas intra-regionais, destaca-se pela relevância para as dinâmicas hídricas de deslocamentos, transportes e localizações, tendo-se o rio Amazonas como o meio para os fluxos de pessoas e cargas. Esses deslocamentos ocorrem de forma periódica, estabelecendo uma rede geográfica regional que se abrange para a escala nacional pelos eixos terrestre e fluvial.

As ocupações e consequentes formações espontâneas são a configuração preliminar do espaço Amazônico, embasada na dinâmica fluvial existente, a qual corresponde ao padrão de organização espacial *rio-várzea-floresta* (GONÇALVES, 2012). O modelo de produção do espaço amazônico foi identificado por Gonçalves (2012), em que a partir do contexto de colonização da região Amazônica, processos exploratórios e anseios de integrar a região com o país, foram sendo estabelecidas estratégias de articulação.

Em um segundo momento desse processo, também foi possível diferenciar outro padrão, que predominou durante as dinâmicas exploratórias, chamado *estrada-terra firme-subsolo*, com a implantação de rodovias a fim de alcançar o desenvolvimento econômico, coexistindo os dois tipos de cidades de diferentes organizações.

Gonçalves (2012) coloca as relações existentes ao longo das várzeas, ainda no processo colonizador, em que a produção extrativista existente de forma local, para abastecer as famílias das pequenas vilas, é levada às cidades através do regatão (comerciante, vendedor), o qual compõe a articulação. Em um momento posterior, os interesses nacionais sobre a Amazônia, modificou o padrão espacial e exploratório, para facilitar a integração com os pólos mais

---

<sup>1</sup> Emmanuel Raimundo Costa Santos é pós-doutor em Geografia pela Universidade Federal de Santa Catarina, professor adjunto da Universidade Federal do Amapá, geografia humana é sua área de atuação na pesquisa, com ênfase em planejamento urbano e regional, e produção e organização do espaço amazônico e amapaense (PLATAFORMA LATTES) <http://lattes.cnpq.br/148879992723399>

dinâmicos economicamente, em que são implantadas estradas, e as atividades extrativistas regionais são impostas a mudar “seus padrões ecológico-culturais” (GONÇALVES, 2012, p. 96), o que prejudicou a vida da população regional.

O processo desenvolvimentista pelo qual a região passou em prol do desenvolvimento nacional no período militar, foi substancialmente negativo social e ambientalmente, e gerou uma certa crise e desordem. Assim, a existência da rede urbana na Amazônia e articulação esteve presente em função dos interesses externos, em detrimento dos internos, fundamentada na vinculação da produção do espaço universal, o que Santos (2012) menciona como consequência da modernidade.

Santos (2012) também compara a relação de significância e existência das redes urbanas temporalmente, em que os processos e dinâmicas sócioespaciais foram sendo adicionados ou subtraídos de um contexto, em conformidade com a intencionalidade. De acordo com o autor, o que as diferencia é a espontaneidade da sua natureza, ou seja, o objetivo pelo qual aqueles fluxos e deslocamentos são relevantes.

(...) possibilita a manutenção e a expansão de um sistema espaço-tempo uno, descolado da realidade material e social local/do lugar, o qual passa a ser inserido ou excluído a partir das próprias redes, as quais não são neutras, mas resultantes de manifestações técnicas, econômicas, políticas e sociais (SANTOS, 2012, p. 37-38)

O autor explana desta forma acerca das redes urbanas, devido aos fatos históricos associados a elas, que efetivamente apresentavam o caráter mais sistemático, mas que influenciou os processos, na região Amazônica, no modo de vida urbano, agregando outras pertinências ao longo do tempo e em diferentes espacialidades. Trindade Jr (2008, p. 35) entende os espaços a partir destes processos como “(...) uma realidade socialmente produzida e parte de uma totalidade – social, política, cultural e econômica – que nos faz compreender sua natureza”.

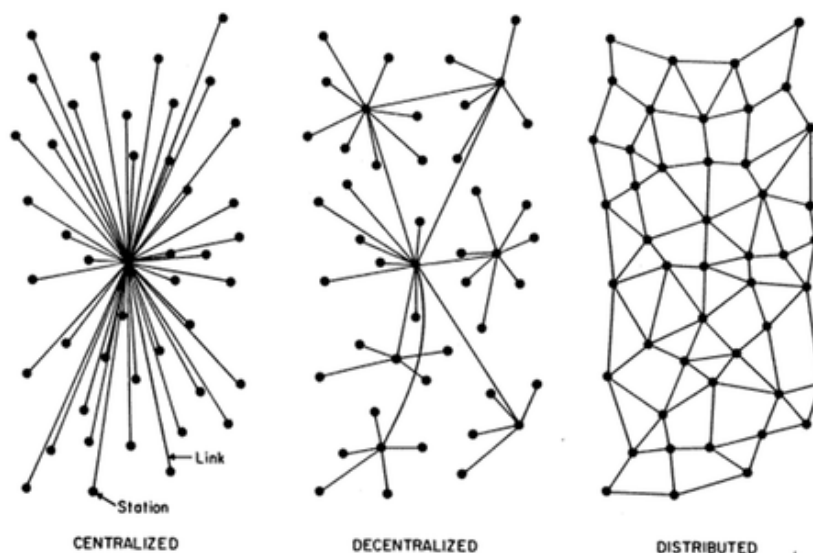
Mas ainda, com a crise do Estado, nos anos 1960 e 1970, fora ainda mais agravante para as populações caboclas, ribeirinhas e indígenas, o que justificou a retomada das atividades seculares desenvolvidas outrora (GONÇALVES, 2012). Assim, é alterada a cadeia produtiva, sem a existência de políticas centralizadoras, e sim o fortalecimento, criação, articulação e ocupação de vários outros núcleos menores (SANTOS, 2012).

A figura 01 é uma diagramação parte de um estudo sobre redes, e representa três tipos, as quais podem ser interpretadas através da diluição de hierarquias, relacionada a produção dos espaços e as abrangências entre eles. O primeiro mapa configura uma oligarquia, havendo uma concentração em que todos os pontos levam a um único lugar; o segundo já expressa essa



diluição, com a existência de várias ligações e disseminação de pólos; o terceiro representa a integração e uma rede totalmente articulada.

Figura 01 - Diagrama de redes



Fonte: [https://www.researchgate.net/figure/FIGURA-4-Redes-centralizadas-descentralizadas-e-distribuidas-de-Paul-Baran\\_fig4\\_315290347](https://www.researchgate.net/figure/FIGURA-4-Redes-centralizadas-descentralizadas-e-distribuidas-de-Paul-Baran_fig4_315290347) > Acesso em 13/12/2018

É possível observar no cenário contemporâneo amazônico, o advento da prática social e reconhecimento dos valores ecológico e social do espaço como uma nova disseminação da região e crescimento local, não mais restritamente aliado a exploração e ao capital de modo centralizado, mas uma compreensão maior de diversidades e desalinhado a uma ordem de dominação. Essa disseminação é possível através da rede urbana que se consolidou entre as pequenas cidades, sub-regiões e metrópoles.

Temos observado nos últimos anos a tentativa de se construir uma nova imagem da Amazônia: a de “desordem ecológica e social”. O que gostaríamos de sugerir é que o que temos hoje é a manifestação na Amazônia de diferenciadas ordens, de múltiplas lógicas que durante séculos foram encobertas e que agora se apresentam ao debate público com viva voz, sem intermediários (GONÇALVES, 2012, p. 119).

Neste sentido, nota-se outra dinâmica de modelos de expansão, de origens mais espontâneas, aliado aos dois padrões de organização espacial, que possibilita essa descentralização. Desta forma, os dois padrões espaciais são entendidos por Santos (2012) com uma relação de complementaridade, ainda que identificados por Gonçalves (2012) como contraditórios, uma vez que a via fluvial resistiu enquanto dinâmica econômica, social e cultural; e o vínculo entre as cidades ribeirinhas e os núcleos urbanos para o escoamento das produções extrativistas e busca por serviços, utilizam a articulação intermodal.

Para Trindade Jr e Tavares (2008) os padrões de organização identificados por Gonçalves (2012) de fato, na contemporaneidade, não resumem mais a complexidade da rede urbana e do sistema de cidades de forma desassociada. No entanto, a combinação dos padrões se implica a rede urbana, sendo que ainda existem cidade ribeirinhas que vivem do padrão *rio-várzea-floresta*.

A articulação entre os mais diversos núcleos urbanos da Amazônia é retratada por Trindade Jr et al. (2008) por meio do elemento hídrico como ponto de convergência entre as cidades ribeirinhas, pequenas cidades tradicionais e metrópoles. Os dois lados de uma rede urbana relacionada ao rio apresentam espacialidades diferentes, em que há uma distinção sobre as suas formas e conteúdos, uma vez que o meio e/ou elementos podem ser os mesmos, mas as dinâmicas e relações espaciais, são diversas. Trindade Jr et al. (2008) aplica essa diferenciação às cidades ribeirinhas e cidades beira-rio, que implicam em dinâmicas distintas.

Os dois modelos implicam em um conjunto diversificado de convenções, atividades e estruturas para com o rio, os quais Trindade Jr e Tavares (2008, p. 10) afirmam: “(...) criam impactos e resistências, que tendem a expressar múltiplas temporalidades e espacialidades conviventes e conflitantes, que conferem um caráter híbrido ao espaço”. Ou seja, a paisagem formada por essa diversidade de atores e funções pode ser chamada de híbrida por integrar a complexidade de vida cotidiana existente neste espaço amazônico, estabelecendo a cultura e produzindo alternativas e possibilidades.

O estudo das resistências e permanências do lado ribeirinho em articulação com o lado beira de rio da cidade, é o ponto de conexão entre a abordagem da Macroescala e Mesoescala, em que os espaços urbanos em beira de rio, nas metrópoles, apresentam em predominância a função de lazer. Em contrapartida, também representam uma escala geográfica regional, em que pode coexistir o espaço intra-regional com as atividades empregadas a orla, “(...) onde se desenvolvem outras práticas sócioespaciais que não se resumem ao lazer metropolitano” (TRINDADE JR; TAVARES, 2008, p. 11), devido a existência dos deslocamentos, fluxos, dentre outras condicionantes colocadas anteriormente por Villaça e Corrêa.

A visão aqui abordada tende a discutir restritamente sobre as áreas beira de rio dos dois lados de uma rede urbana. Para tanto, primeiramente será explanado acerca do lado ribeirinho, até que se entenda o ponto de articulação, os elementos (estruturas) e ações (atividades). Trindade Jr et al. (2008) aborda sobre uma forte relação entre as cidades ribeirinhas e as metrópoles, partindo da hipótese de que existem fragmentos da face ribeirinhas nas metrópoles e vice-versa. Neste sentido, o autor não generaliza as cidades ribeirinhas face às

suas localizações geográficas, e sim os vários padrões de urbanização, que apesar disso apresentam uma lógica de articulação, que se reflete nas formas espaciais às margens do rio.

A paisagem que se tem de quem chega até essas cidades por meio fluvial geralmente se compõe por um porto, cais ou trapiche, que como afirmam Oliveira e Schor (2008, p. 15) “(...) quase sempre improvisado, em que tudo é transitório (...) tudo é temporário”. Desta forma, o porto materializa o fim e/ou o começo da cidade, como uma espécie de fronteira. Além disso, também é marca simbólica a presença de feiras, que são o local de abastecimento e escoamento de produções, e também onde está centralizada a vivência entre diversos grupos sociais e trocas de experiências por ser um lugar de transição (TRINDADE JR et al., 2008).

A beira, assim, é um ponto de contato importante entre o rio e a pequena concentração urbana propriamente dita. Nela e a partir dela dispõe-se, de forma aparentemente caótica, um conjunto de objetos espaciais/geográficos, como armazéns, comércios, portos, feira, trapiches e barcos: estes últimos, de tipos, cores e tamanhos variados (TRINDADE JR et al., 2008, p. 36).

As cidades ribeirinhas em que esta é a dinâmica da margem do rio, apresentam a feira e o porto como o norte da produção espacial cotidiana, em função dos fluxos constantes de produtos e mercadorias tanto de chegada quanto de partida, ou seja, a lógica da cidade inteira está centralizada nessa atividade econômica. Trindade Jr et al. (2008) afirma que essa produção do espaço não materializa uma condição econômica de acumulação de capital, mas de pobreza estabelecida por uma urbanidade orgânica. O rio também assume atribuições múltiplas, quase que vitais para a vida da população destas cidades que, de acordo com o autor assume o caráter funcional, de subsistência material, lúdica e simbólico-cultural.

A rede urbana na Amazônia do século XXI apresenta novas significações de suma importância para a sustentabilidade social, tendo em vista um contexto histórico em que a região vivenciou a predominância de políticas externas. As permanências das “atividades tradicionais” que atualmente estão relacionadas à uma escala geográfica regional e por vezes até nacional, estão constantemente sendo produzida por agentes sociais.

E diante das capitais que recebem os fluxos advindos das cidades ribeirinhas, é possível observar os fragmentos dessa face regional que apresenta a resistência sociocultural. Além disso, imprimem sobre o espaço outras urbanidades das várias Amazônias diferenciada da ideia restrita e estereotipada da floresta nativa, dos recursos naturais e do paradigma ecológico, abstraindo a produção do espaço pelos povos da região (OLIVEIRA; SCHOR, 2008).

Essas impressões moldam outras dinâmicas de produção do espaço, que se diferem de uma ordem pré-determinada e, por vezes dominante. A realidade das margens do rio do lado

metropolitano se mistura entre as funções de lazer, turismo e contemplação, e as feiras, portos e trapiches, tal qual o lado ribeirinho da rede urbana, sendo necessária de fato uma interpretação dos fenômenos de forma multiescalar (TRINDADE JR et. al., 2008).

Entende-se a atividade comercial aliada a portuária, nas orlas das capitais, como a própria expressão fragmentada da cultura ribeirinha, suas produções econômicas e culturais através da paisagem marcada pela feira, os barcos e canoas de pequeno porte ancorados no espaço rio-cidade. Trindade Jr et. al. (2008, p. 45) configura essa articulação e consequente dinâmica urbana como “novo padrão de organização intra-urbana”.

No entanto, percebe-se constantes projetos de intervenção nessas áreas, tendo em vista reapropriar esses espaços e a relação da cidade com o rio, para que sigam a ordenação pré-concebida, homogeneizada. Com isso, Oliveira e Schor (2008, p. 25) afirmam que “(...) as infra-estruturas construídas apenas retiram os pobres do alcance da visão”. Com isso, o rio vai adquirindo interesses públicos e privados, formando o que Trindade Jr et. al. (2008) chama de civilização das águas, em que se constitui de características sócio-geográfica, política e culturalmente tributária.

(...) políticas futuras que considerem suas especificidades, sem que estejam necessariamente pautadas em modelos preconcebidos de desenvolvimento urbano, mas que possam, por um lado, ser vistas como componentes de uma ordem (ou de uma contra-ordem!) e de uma racionalidade (ou contra-racionalidade!) que não é, necessariamente, a dominante (TRINDADE JR et. al., 2008, p. 44).

Em suma, as intervenções urbanísticas contemporâneas devem considerar as múltiplas identidades, e principalmente as resistências apresentadas pela dimensão social e espacial e transcender as trocas econômicas e “(...) reinventar os espaços coletivos como signo da nova cidade, não só como funcionalidade, circulação e produção, mas como lugar de pessoas” (OLIVEIRA; SCHOR, 2008, p. 25). Esse é o elo de consonância entre a Macroescala e a Mesoescala, discutir sobre indivíduos e usuários dos espaços e permitir-lhes criar as alternativas para as intervenções urbanas, principalmente, no caso aqui explanado, deixar as impressões que marcam a face ribeirinha para possibilitar diferentes encontros, bem como dar suporte às práticas seculares. Vale ressaltar que as discussões das seções subsequentes irão se ater ao lado metropolitano da rede urbana, explicando de que forma essas atividades podem ser incorporadas ao planejamento e desenho urbano.

## 1.2. MESOESCALA: ESPAÇO URBANO

Os espaços urbanos são cenários da vida social cotidiana, ao longo da formação das cidades, este passa a exercer diversos papéis. As realidades, por vezes, se aproximam ou se

afastam do que é proposto/imposto inicialmente pelos planejamentos urbanos. Isso decorre do fato de que as pessoas, ou são adaptadas pelas cidades em que vivem, ou as adaptam de acordo com as suas necessidades.

A compreensão acerca da realidade socioespacial contemporânea vivida pelas cidades, aqui abordada, está firmada a partir da apropriação coletiva do espaço da cidade, resistência e consolidação de diversos usos espontâneos. Tendo essas premissas como estratégias e diretrizes para projetos de intervenções urbanas, é possível simbolizar as demandas urbanas e refletir o escopo das práticas sociais de uma época, tornando as propostas urbanísticas mais efetivas.

Os conceitos a serem expostos nesse tópico abordam perspectivas de análise e desenho urbano, sob a ótica da cidade contemporânea, frente às práticas modernas de produção do espaço. Para tanto, as perspectivas e desenhos urbanos deixados na cidade moderna, são enfoques deste contraponto, uma vez que o não encadeamento entre os relativamente novos paradigmas de viver a cidade e a forma urbana existente, são as problemáticas enfrentadas no cenário contemporâneo.

### **1.2.1. Abordagens sobre o cotidiano na cidade**

No urbanismo moderno, a sociedade foi moldada pelas condições impostas, com o tempo, as pessoas geraram novas realidades e atividades nos espaços urbanos planejados dentro de um contexto pré-estabelecido. Segundo Gehl e Svarre (2018), por volta de 1960, pesquisadores de vários lugares e com perspectivas históricas diferentes perceberam que a cidade estava ausente de atividades sociais nos espaços públicos. Isso os levaram à reflexão sobre a produção e planejamento vigentes, sobre a real capacidade de interação e vida entre os espaços e as pessoas, e também quando iniciam os estudos sobre desenho urbano, correspondendo a uma mudança de paradigmas.

Jan Gehl<sup>2</sup> e Jane Jacobs<sup>3</sup> foram um dos precursores desse novo olhar sobre a cidade, desenvolvendo métodos de investigação sobre a interação entre o espaço, ser humano e as atividades desempenhadas. Os estudos a princípio se baseiam nos casos de várias cidades, com

---

<sup>2</sup> Jan Gehl é dinamarquês, formado em arquitetura e urbanismo pela escola de arquitetura de Copenhague, sócio-fundador da Gehl Architects, em que realiza trabalhos de consultoria sobre a qualidade urbana, e também autor de diversos livros sobre a interação humana com espaços públicos (GEHL; SVARRE, 2018).

<sup>3</sup> Jane Butzner Jacobs foi uma jornalista norte-americana, escritora de diversas obras de cunho ativista e revolucionário. Em 1961 publicou sua obra mais conhecida, *Morte e vida das grandes cidades*, em que faz uma etnografia jornalística sobre o cotidiano das cidades norte-americanas, formulando uma teoria urbanística que repercutiu na área da arquitetura e urbanismo como uma contribuição atemporal (GEHL; SVARRE, 2018).

suas intervenções e planejamentos, através da experiência do lugar em mediar encontros e ter vitalidade social.

Os pioneiros do projeto ambiental dos anos 1960 efetuaram os passos básicos necessários para melhor entender o conceito efêmero de vida na cidade e sua interação com o espaço público e as edificações. Seu método era estudar os espaços públicos e as cidades existentes, em geral pré-industriais. Para obter conhecimentos basilares sobre como usar e se deslocar pelas cidades (GEHL; SVARRE, 2018, p. 03).

Para Jacobs (2000) e Gehl (2013), a ideia de divisão da cidade em usos, derivada do urbanismo Moderno, torna os espaços mais privados e individuais, pois as possibilidades de interação social e conexão entre a cidade tornam-se reduzidas (JACOBS, 2000). Esta forma de planejar reproduz ou configura o não encadeamento entre espaço e tempo, uma vez que a utilidade dos espaços fica condicionada ao tempo de funcionamento de uma determinada atividade. O resultado destes planejamentos unilaterais gera insegurança, através da inércia do espaço causada pela fragmentação espacial das atividades e, com isso, falta de dinâmica (GEHL, 2013).

Gehl e Svarre (2018) fazem menção aos atributos das cidades tradicionais, com espaços multifacetados, evidenciando as atividades cotidianas, sem usos definidos e procedendo-se de forma espontânea. Assim, havia uma “(...) técnica tradicional baseada na experiência”, com a produção de espaços de forma intuitiva e modificações a partir das necessidades (GEHL; SVARRE, 2018, p. 45).

Compreendendo que a sociedade se modificou, o autor exemplifica as cidades pré-modernas apenas de maneira a elucidar o desenvolvimento de soluções contemporâneas, a partir do conhecimento tradicional em pensar a cidade com proporções humanas, de forma analítica, para fundir vida e espaço nas cidades. Jacobs (2000, p. 43) também defendia a concepção da cidade tradicional, afirmando: “Sob a aparente desordem da cidade tradicional, existe, nos lugares em que ela funciona a contento, uma ordem surpreendente que garante a manutenção da segurança e a liberdade. É uma ordem complexa”.

Tendo em vista um quadro de planejamentos e projetos restrita e profundamente aliados a legislações e planos diretores, os quais zoneiam e apresentam áreas homogêneas autônomas às qualidades locais, o desenho urbano traz uma ideia distinta dessas diretrizes, em que a inquietação provém justamente das especificidades do lugar. Dando enfoque, resumidamente, às dimensões pública e físico-ambiental da cidade, sendo este “(...) o campo vivencial mais próximo do usuário dos sistemas e estruturas urbanas” (DEL RIO, 1990, p. 51).

De acordo com Del Rio (1990) não há uma definição conclusa sobre o que é desenho urbano, pois está sempre condicionado a maneira e os objetivos aos quais vai ser abordado. Ou

seja, está baseado em um cenário e interpretação de códigos, que em uma visão contemporânea tem-se o desenho urbano “(...) como uma produção social das cidades e do lugar, em suas dimensões materiais e simbólicas (...)” (DEL RIO, 2018, p. 11); e com isso, também na busca por entender os desafios na inserção das novas lógicas sociais nos espaços urbanos fragmentados.

Os planejamentos pouco abordam as “questões de interesse público” (JACOBS, 2000, p. 48), em detrimento das premissas globais, sendo esses aspectos mal encadeados, o ponto de crítica a ser discutido acerca do contexto da sobreposição de atividades existentes, e que pouco são refletidas no planejamento urbano. Conforme Gehl (2013), a cidade precisa ser interpretada em escalas, para ocasionar espaços urbanos ambientados e desenhados de acordo com os sentidos e aptidão humana de viver e utilizar o lugar.

Gehl e Svarre (2018) apresentam métodos de compreensão do ambiente urbano, partindo da escala humana e do comportamento ambiental, resultando em orientações do que funciona ou não para manter a qualidade dos espaços, bem como ferramentas sistemáticas de como estudá-los. Jane Jacobs (2000) dá ênfase aos problemas, não aponta ferramentas de análise, mas menciona conselhos de como as cidades devem ser tratadas e utilizadas.

Gehl tem como foco de estudo o comportamento ambiental, utilizando Jacobs dentre outros para embasar sua teoria. Este estudo entende a relação entre o homem e o meio, compreendendo a forma como as pessoas agem em um determinado espaço, retratando o cenário em que se encontra. Para Del Rio (1990, p.97) é denominado pesquisa ou desenho ambiental, entendendo o espaço através de uma das categorias de análise do desenho urbano, contudo com desenvolvimento de estudos em espaços limitados.

Entende-se então, que as situações físicas e espaciais intervêm nas ações humanas de interação com a cidade, e podem ser submetidas a estudos para projetos e/ou intervenções urbanas mais direcionados a dinamização dos espaços urbanos (DEL RIO, 1990).

Os métodos de Gehl e Svarre (2018, p. 02) versam também analisar fenômenos em fluxo constante e presumir como a vida na cidade vai interagir com uma determinada estrutura, mas o foco principal é compreender a vida complexa e versátil que se desenrola no espaço público. A ferramenta primordial do trabalho de Gehl e Jacobs é a observação, entendendo os comportamentos, necessidades, atividades e fluxos.

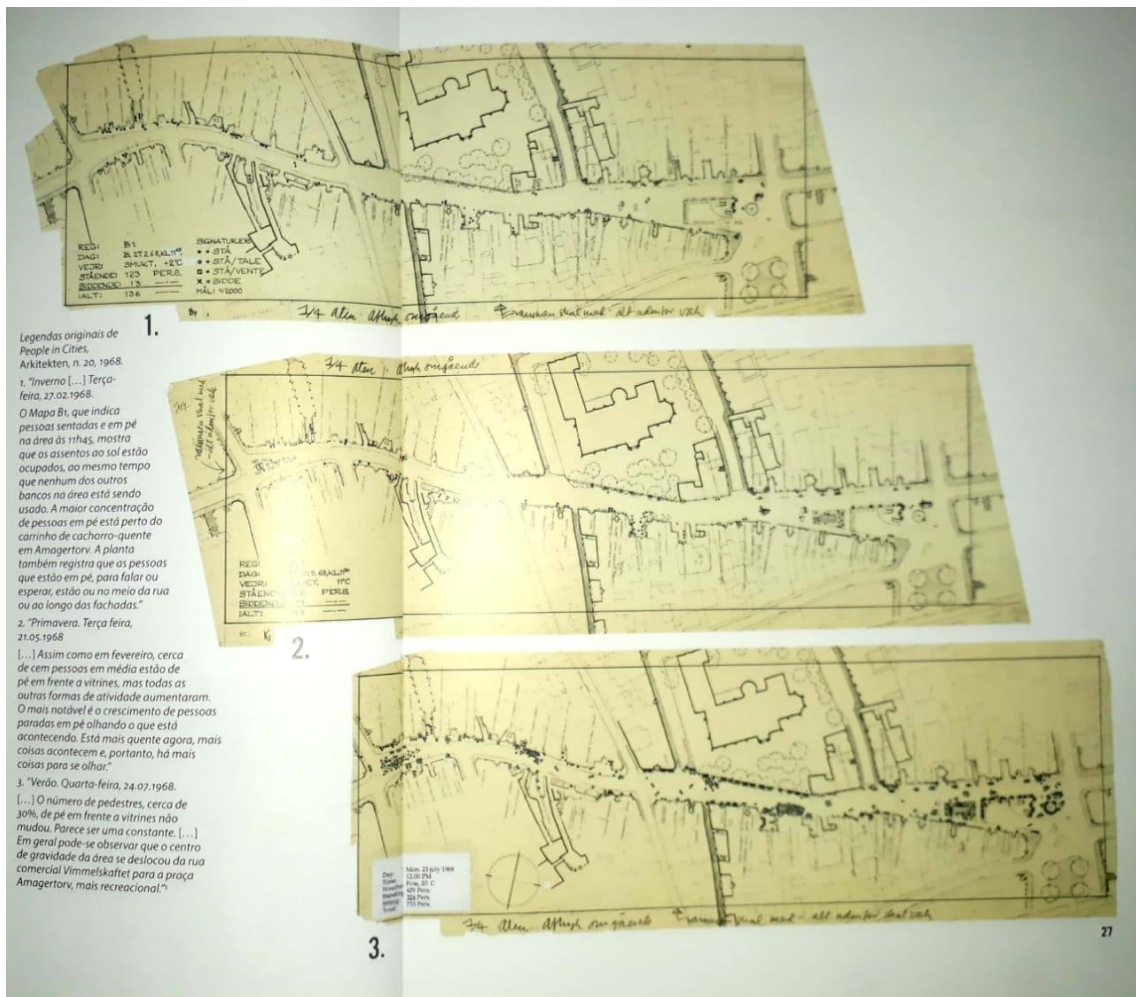
Os estudos instrumentalizados por Gehl e Svarre (2018), em um primeiro momento, apresentam as observações diretas como o básico, não envolvendo neste momento os usuários dos espaços, e sim mapeando os comportamentos e observando de forma sistemática para entender e descrever a dinâmica de uso.

Jacobs e Gehl, em suas observações, demonstram o significado dos objetos que compõem o espaço público e como são usados. O que Jacobs (2000) chama de “balé das calçadas”, são as dinâmicas e fluxos de movimentações que ocorrem a toda hora nos espaços. Gehl e Svarre (2018) toma como procedimento dessa observação a contagem, mapeamento, traçado, vestígios, a narrativa fotográfica, diário de campo, etc. São infinitudes de combinações de métodos para a pesquisa *in loco*, com critérios de análise de forma sistemática, compreendendo o contexto da pesquisa em questão. Destrinchando os procedimentos de Gehl e Svarre (2018), a serem utilizados nesta pesquisa, tem-se:

- a) Contagem: É um registro que pode ser utilizado para quantificar tudo que se observa, e fornecer dados para justificar e qualificar uma decisão ou argumento, também pode ser acompanhada de anotações e/ou mapeamento;
- b) Mapeamento: É a transcrição momentânea do comportamento em uma dada área, entendimento de que forma e onde as atividades estão sendo desempenhadas, além disso também pode entrar em concordância com a contagem. “O mapeamento exhibe onde as pessoas param e o observador pode usar um símbolo (um x, um círculo, um quadrado) para representar diferentes tipos de atividades estacionárias” (GEHL; SVARRE, 2018, p. 26) (Figura 02);



Figura 02 - Mapa comportamental



Fonte: Gehl (2018)

- c) Traçado: É o mapeamento dos fluxos e movimentações, a fim de apreender como se dá o funcionamento dos usos e atividades em relação aos deslocamentos em uma dada área;
- d) Vestígios: Parte de observações indiretas da forma como as pessoas utilizaram a cidade, sendo esta uma ferramenta que exige mais do pesquisador, pois podem ser encontradas minúcias deixadas pela ação humana que irão relatar o funcionamento de um espaço;
- e) Fotografia: Tem a função de ilustrar e documentar o que se observou para fundamentação e análise, assim é possível detalhar ocorrências, acompanhadas de narrativas;
- f) Diário: É das ferramentas a mais precisa, pois é possível descrever as situações em tempo real e de forma mais minuciosa, é um método quantitativo e é a própria narrativa de tudo que ocorre nos momentos observados, assim, faz-se a culminância de todos os dados obtidos anteriormente e com acréscimos descritivos.

A definição de métodos se dá por meio da área de estudo, uma vez que o espaço urbano, dependendo do contexto, apresenta uma série de momentos acontecendo paralelamente, e pode

exigir ou não um olhar complexo. Gehl e Svarre (2018, p. 11) denominam “cadeia de eventos” para sistematizar a pesquisa, e interpretar padrões cotidianos e/ou acontecimentos efêmeros. Assim, são propostas algumas indagações preliminares pelas quais a pesquisa deve se voltar a responder, sendo elas: Quantos? Quem? Onde? O quê? Quanto tempo?

Além disso, é significativo designar os momentos de observação e aplicação das ferramentas, por exemplo, a climatologia, os dias da semana, horários, fenômenos, acontecimentos, ou seja, o contexto do estudo (GEHL; SVARRE, 2018). Enfim, os dados coletados envolvem ações humanas, portanto devem ser anônimos, “Ao se coletar dados sobre o comportamento humano, é sempre importante ponderar como e onde é preciso fazer considerações éticas” (GEHL; SVARRE, 2018, p. 06).

O desenvolvimento dos estudos de Gehl ao longo dos anos, demonstraram o funcionamento das soluções de alguns projetos e cidades, trazendo as reflexões para suas obras e disseminando, juntamente com outros teóricos, essas lentes de pesquisa sobre a cidade. Dessa forma, gerou conceitos dos fenômenos urbanos apreendidos cotidianamente e os significados dos espaços em diferentes situações e atividades.

No processo de transformação das cidades as mudanças advêm tanto em níveis de planejamento quanto em níveis comunitários, estes últimos caracterizados por atividades e usos espontâneos nos espaços urbanos, o que também condiciona o comportamento e interação com a cidade. Na contemporaneidade não há restrição quanto aos usos essenciais, a cidade não é mais usada apenas para “trabalhar, circular, habitar e cultivar o corpo” como previu a Carta de Atenas. Segundo Gehl e Svarre (2018), o ato de observar e usar a cidade se tornou uma virtude dela mesma e as atividades recreativas a impulsionam.

Essa nova significância dada aos espaços, calçadas e ruas apresentam o que Gehl (2013, p. 20) chama de “vida urbana multifacetada”, transitoriedades que ocorrem com frequência diária, remetem à construção contínua da contemporaneidade. De certo, o modo de planejar e projetar as cidades necessita se ater aos contextos atuais, como afirma Gehl (2013, p. 29), a partir das suas “funções urbanas versáteis” e do modo como as pessoas estão produzindo e utilizando o espaço urbano.

O interesse público determina as regras do jogo no espaço comum da cidade e assim ajuda a garantir às pessoas as oportunidades para o intercâmbio de mensagens pessoais, culturais e políticas (GEHL; SVARRE, 2013, p. 28).

As opções de atividades voltadas para a escala humana na cidade, também se torna base para caracterizar se há atrativos que levam à usos sobrepostos, ainda que em meio ao substancial. Um padrão simples, ainda que relacionados a diversidade de atividades é

classificado por Gehl (2013) como atividades necessárias e atividades opcionais, em que a primeira ocorre em qualquer situação e a segunda apenas em situações aprazíveis.

Neste sentido, para qual for a categoria de atividade, é necessário um convite para as pessoas desfrutarem da cidade, atemporalmente e de acordo com as boas condicionantes físico-ambientais. Essa virtude também fora observada por Gehl (2013) através da ligação entre atividades opcionais e necessárias, que ocasionam as atividades sociais quando há diversidade, trocas e contatos por intermédio das múltiplas atividades existentes, a cidade então cumpre seu papel de mediar de encontros.

Os atrativos podem ser dos mais singelos a soluções projetuais, como afirma Gehl (2013, p. 20) “Aleatoriamente e sem planejamento, ações espontâneas constituem parte daquilo que torna a movimentação e a permanência no espaço da cidade tão fascinantes”. De fato, a congregação de diferentes atividades, fluxos e pessoas no mesmo espaço abre oportunidades para a integração social.

Para Jacobs (2000), a diversidade urbana deve ocorrer por meio de usos combinados, práticas econômicas e sociais que façam a permuta temporal de permanência para manter o dinamismo, e instigar a interação no espaço. Ou seja, a diversidade funcional, física, estética, sensorial, cultural e tudo que é visível ao observador, torna a cidade mais aprazível e ainda promove, o que Gehl (2013) menciona como sustentabilidade social, funcionando como uma convenção entre vários agentes.

A vida na cidade é abrangente: de olhares momentâneos e eventos menores ou a grandes manifestações coletivas. Caminhar pelos espaços comuns da cidade pode ser um objetivo em si mesmo – mas também um começo (GEHL, 2013, p. 29)

E por vias de proporcionar atrativos e convidar mais pessoas a ocupar espaços, é oportuno que a presença de atividades alternativas faça parte dos planejamentos e projetos para as cidades, uma vez que os atributos advindos de práticas urbanas espontâneas são profícuos para o encadeamento entre espaço-interação. Dessa forma, essas premissas são o modo de compreender o momento e em que contexto vive a cidade, segundo Jacobs (2000, p. 293) “servem como indícios vitais do que está acontecendo nos organismos que compõem”, e assim retratar a sociedade e potencializar os seus atributos de desenvolvimento individual e/ou coletivo.

Além disso, as realidades espontâneas, quando não bem resolvidas e integradas com a chamada “ordem pública”, causam problemas de dinamismo dos lugares, principalmente as calçadas, mencionado como ponto de discussão por Jacobs (2000, p. 32). A autora as denomina como diversidades, que podem apresentar irregularidades desvantajosas ou vantajosas para a

vitalidade dos espaços, as quais “podem estar atuando como elementos de sistemas inertes” ou “constituir sistemas inter-relacionados, de grande vitalidade” (2000, p. 292).

Ou seja, a ordem pública é determinada pelos próprios cidadãos, que definem as melhores formas de organização dos espaços produzidos por eles, e assim o que há de irregularidade em um determinado lugar. Essas premissas, por vezes, contrariam a uma ordem pré-determinada, que é válida para uma parcela dominante, mas que nada tem a ver com a realidade em que de fato o espaço se configura, o qual pode estar bem encadeado com os interesses de quem o produz e utiliza, como será observado no caso da área de estudo, capítulo 03.

Assim, o “balé”, mencionado acima como denominação de Jacobs (2000) para o comportamento dos espaços urbanos, é determinado pelos usuários de cada espaço, têm funcionamentos distintos e efêmeros, condicionado a vários fatores. As calçadas são espaços democráticos e vulneráveis à ação do cidadão que decide utilizá-la a infinitos fins, ainda que a finalidade principal seja transitar. Enquanto espaço urbano, recebem ocupações, permanências e transitoriedades constantemente, mas Gehl e Svarre (2018) afirmam que dentre essas funções, deve haver maior assiduidade de permanências, a qual demanda pré-requisitos.

Como conceito, “a vida entre edifícios” inclui todas as diferentes atividades em que as pessoas se envolvem quando usam o espaço comum da cidade: caminhadas propositais de um lugar a outro; calçadas; paradas mais longas; ver vitrines; bater papo e encontrar pessoas; fazer exercícios; dançar; divertir-se; comércio de rua; brincadeiras infantis; pedir esmolas; e entretenimento de rua (GEHL, 2013, p. 19).

De modo mais específico, Gehl (2013) define como espaço ou zona de transição o local de convergência em uma trajetória entre lugares, que pode ou não ser de permanência, mas é a maior oportunidade de se ter contato com o espaço urbano, sendo este momento a promoção da qualidade da cidade. Dessa forma, a permanência nos espaços transitórios depende da capacidade visual e diversa que aproxime, obtendo dois tipos de experiências observadas por Gehl (2013, p. 79), a “transição suave” que é um trajeto onde o transeunte anda mais compassadamente e vivencia o lugar pelos detalhes a serem observados. Por outro lado, tem-se a “transição rígida”, de ritmo mais acelerado pela falta de informação e sem o que Gehl (2013, p. 19) menciona como “Prazeres gratuitos da vida, experiências e informação”.

Enfim, nota-se que a forma como as cidades são planejadas e os elementos que as compõem são influenciadores diretos na forma como as pessoas comportam-se nos espaços, ainda que os autores mencionados apresentem experiências de outros contextos, há uma essência metodológica sobre como as cidades devem ser tratadas. Se houver planejamentos e desenhos urbanos que atendam as demandas sociais, ou seja, que sigam os vestígios da ação

humana sobre o espaço, isso impulsionará a cidade e as atividades correspondentes às necessidades de seus habitantes. Obtendo também novos padrões de uso e uma “(...) vida urbana como um ponto de encontro atrativo, informal e democrático para seus residentes no século XXI” (GEHL, 2013, p. 29).

### **1.2.2. Instrumentos de intervenção urbana**

A vertente de estudos urbanos que dá luz a esta pesquisa esteve apenas no meio acadêmico até 1980, quando foi levado a ferramentas aptas a serem utilizadas de forma pragmática no planejamento urbano de fato, pelo resultado dos estudos apontarem a necessidade de cidades mais convidativas e que atendessem aos diversos aspectos da vida cotidiana (GEHL; SVARRE, 2018). Ainda, o desenho urbano torna-se o principal campo do conhecimento sobre a dinâmica da cidade, que juntamente ao planejamento urbano vem atuando como ferramenta interdisciplinar para alcançar concepções mais profícuas aos espaços, e “(...) entendendo sua função também como uma espécie de ‘remédio’” (DEL RIO, 1990, p. 47).

Neste sentido, entende-se as práticas de desenho urbano, enquanto respostas aos problemas, como um processo e não definitivamente um projeto, ou seja, algo mais gerenciável do que conclusivo (DEL RIO, 2018). Então, seguindo o contexto de estudos da seção anterior, a qual apresentou conceitos e métodos, nesta seção serão apontadas hipóteses e orientações do que vem a conduzir estas premissas. Assim, Jane Jacobs trabalha com as hipóteses, Jan Gehl expõe o que de suas experiências nos ambientes urbanos, na prática funcionam; e Vicente Del Rio traz a complexidade da prática do desenho urbano enquanto ferramenta de projeto e planejamento, entendendo-os de forma integrada.

De acordo com a metodologia de projeto mencionada por Del Rio (1990), são utilizadas diferentes teorias e categorias de análise do desenho urbano, sendo estas: visual, perceptiva, comportamental e morfológica; podendo ser utilizadas de forma combinada ou individual, não há uma regra. Além disso, há um tripé de aspectos, também mencionados pelo autor, que qualificam o lugar e abrangem essa complexidade que são: atividades, atributos físicos e concepções e imagens. Assim, Del Rio (1990, p. 99) afirma “O projeto correto deve responder a três grupos básicos de satisfação do usuário: visual, funcional e comportamental”.

Ainda, Del Rio (1990) afirma que a ciência comportamental auxilia nas ações de projeto; dessa forma, compreendendo e referindo-se às transformações constantes dos contextos, o processo de intervenções urbanas tem como finalidade dar ênfase e qualificar um lugar para estruturar os usos, tanto novos quanto os já criados pelos usuários locais. Através da

consolidação de elementos como mobiliário urbano, infraestrutura e valorização das características físico-ambientais, é possível promover a vitalidade ao cotidiano comum e estimular as pessoas a utilizarem os espaços e criarem seus próprios padrões de uso (GEHL; SVARRE, 2018).

Essa forma estratégica ou ideológica de pensar na composição do espaço da cidade é chamada por Gehl (2013) de planejamento físico, que consiste na renovação e/ou adequação da estrutura física que esteja em consonância com a dimensão humana, a possibilitar boas condições de consolidação das dinâmicas e lógicas de uso. Além disso, mesmo sem os planejamentos os agentes sociais são, por natureza, interventores do espaço com suas atividades alternativas, que os atribui liberdade para codificar a cidade e de alguma forma acabam voluntariamente estruturando os espaços de acordo com as necessidades coletivas e individuais.

Os autores mencionados concordam que as características principais para o desenho urbano são: variedade, versatilidade, oportunidade, tipologias arquitetônicas diversas e integrações de usos. Deste modo, é possível obter as qualidades físicas, ambientais, sociais, econômicas e culturais, de forma a impactar positivamente o cotidiano da população, através da configuração dos espaços urbanos. Essas qualidades, segundo Del Rio (1990, p. 58) podem ser concebidas, enquanto um processo, por meio de partes integradas à uma “totalidade orgânica”, a qual está relacionada a configuração das cidades tradicionais, mencionadas anteriormente.

Para tanto, entende-se que a forma influencia na qualidade do espaço, ao falar em percepção, observação, olhar e experiência, Gehl (2013) menciona sobre as qualidades visuais que os espaços devem proporcionar, a fim de torna-los locais de permanência, uma vez que afirma “(...) além dos trabalhadores que se deslocam, as pessoas não estão mais nas ruas apenas pela necessidade de trabalhar, vender mercadorias, realizar tarefas, etc.” (GEHL; SVARRE, 2018, p. 03), então abrigar ainda mais atividades é a tendência contemporânea para a elaboração de espaços urbanos.

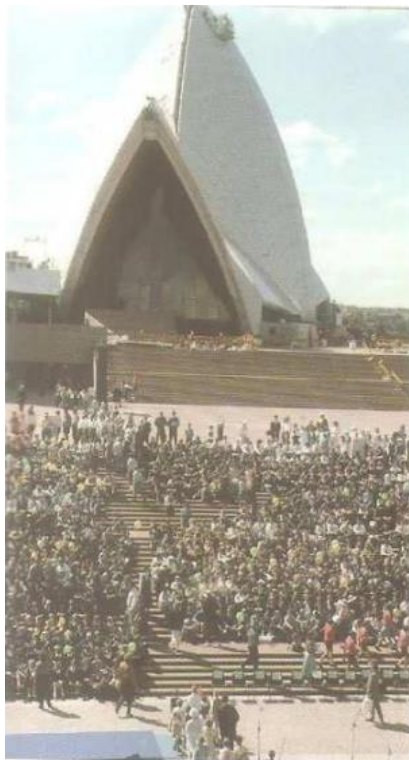
Quanto aos espaços transitórios, o autor também os denomina de zona de experiência, um caminho voltado a dimensão humana com atrativos que permitam maior interação dependendo das experiências encontradas. Para Gehl (2013) esses espaços devem conter objetos em que as pessoas possam se encostar e se sentir seguras, geralmente são recomendados mobiliários com arquitetura voltada ao conforto e implantação dinâmica.

Enquanto a rua sinaliza movimento – “por favor, siga em frente” -, psicologicamente a praça sinaliza a permanência. Enquanto o espaço de movimento diz “vá, vá, vá”, a praça diz “pare e veja o que acontece aqui”. Pés e olhos deixaram uma marca indelegável na história do planejamento urbano. Os componentes básicos da

arquitetura urbana são o espaço de movimento, a rua, e o espaço de experiência, a praça (GEHL, 2013, p. 38).

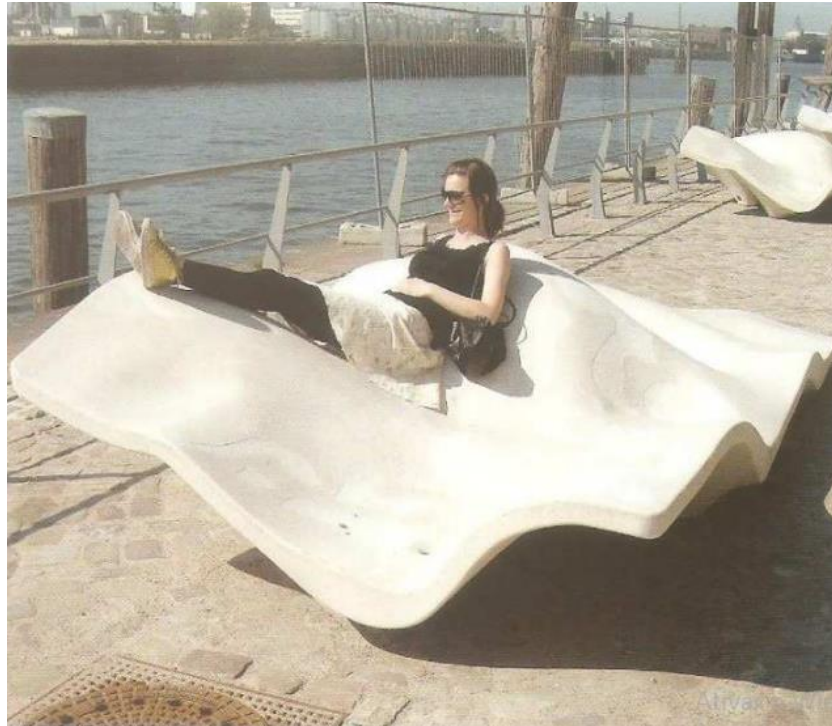
O principal elemento que deve haver em espaços de transição são lugares para que se possa descansar, encostar ou observar (Figura 03), a exemplo Gehl (2013) cita os bancos, que segundo o autor, os materiais empregados devem estar em consonância com o clima e conter encosto (Figura 04). Além disso, também é recomendado que se coloque assentos móveis, para que as pessoas possam organizar o espaço de acordo com situações específicas da forma que lhe convier (Figura 05).

Figura 03 - Lugar para observar, descansar ou encostar-se



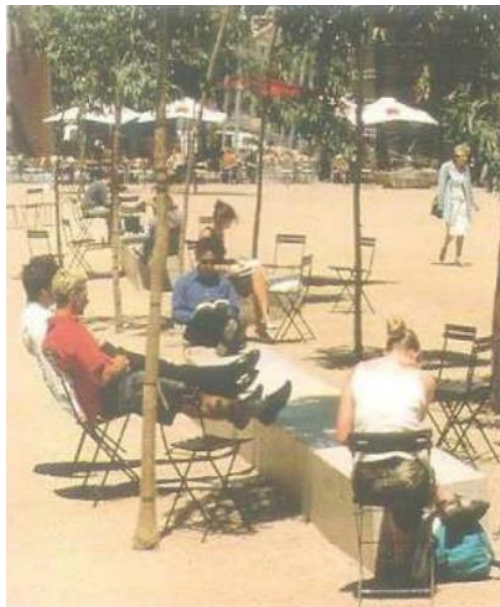
Fonte: Gehl (2013)

Figura 04 – Banco com encosto



Fonte: Gehl (2013)

Figura 05 - cadeiras e bancos móveis e versáteis de uso



Fonte: Gehl (2013)

Os atrativos são mencionados por Jacobs (2000) como táticas de ênfase e sugestão, como por exemplo recortes visuais em uma paisagem retilínea e monótona, que causam diversidade; e os pontos de referência urbanos, os quais devem estar em um local notório e



contexto em que se destaque, e em sua maioria são edifícios, mas nem todos. Além disso, o espaço e/ou edificação deve apresentar um uso diferenciado dos usos do entorno.

Gehl (2013) concorda que as edificações devem gerar algum impacto na visão da paisagem, seja pelo que está ocorrendo internamente, ou eventos que envolvam o espaço, para que haja mais integração, interação e diversidade. Assim, o autor também delibera algumas características visuais importantes para a concepção dessa experiência urbana que são: transparência (ao nível da caminhada é possível ver o que ocorre no interior das edificações, a exemplo citado pelo autor mercadorias em exposição); textura e detalhes (materiais empregados nos edifícios que oferecem impressões e símbolos); e diversidade de funções.

A funcionalidade, para além do aspecto visual, segundo Jacobs (2000, p. 253) é: “As táticas necessárias são sugestões que ajudem as pessoas a construir para si mesmas ordem e sentido, em vez de caos, a partir do que elas veem”. Neste sentido, a criação de um elemento arquitetônico no espaço urbano deve abrigar a fusão entre as atividades necessárias e opcionais de modo que as pessoas apreendam o lugar e o qualifique. Assim, Del Rio (1990) sugere a adaptação dos elementos construtivos para a consolidação dos espaços comportamentais, sempre utilizados de forma versátil em regime temporário, assim como a questão dos bancos colocada por Gehl (2013).

A exemplo de espaços constituintes ao repertório de lugares com bastante interação e vida, que estão no limiar entre permanência e movimento, Jacobs (2000) e Gehl (2013) colocam as áreas, que além de transitórias, também são comerciais. Gehl (2013, p. 77) defende que “Lojas, barracas e ruas comerciais são opções que despertam a atenção” (Figura 06), como garantia de espaços de vitalidade e segurança, uma vez que há diversidades sociais, econômicas e culturais, e uma gama de elementos visuais a serem observados.

Figura 06– Áreas visualmente convidativas, causadas pelas vendas nas ruas



Fonte: Gehl (2013)

Os usos combinados proporcionam maior distribuição de pessoas ao longo do dia, apresentam mais dinamismo, segurança e vantagens econômicas, uma vez que o lugar é usado em horários diversificados. Contudo, Jacobs (2000) afirma que a inserção de novos usos não deve ser prejudicial à origem funcional do lugar, apenas variar as necessidades e preferências de consumo e serviços.

Assim, para a combinação de usos, Jacobs (2000) defende a inserção de espaços comerciais e atrativos culturais como forma de fomentar as atividades e conter a sensação de insegurança em locais estagnados de vitalidade. Neste sentido, a autora intervém sobre as ações relativamente pequenas, em uma escala mais local, e fala de comércio em iniciativa mais autônoma e espontânea, de agentes sociais que contribuem para a produção espacial e geram a diversidade, como vendedores ambulantes, mercearia de esquina, feiras, etc.

As especificidades e permanências tem sido as maiores buscas e demandas do desenho urbano contemporâneo, pautadas na heterogeneidade dos contextos e na descentralidade, advindas dos movimentos, deslocamentos e fluxos, como expõe a seção da Macroescala deste trabalho. O enquadramento conceitual e teórico abordado para a pesquisa e posterior proposta visa “(...) auxiliar na construção de uma cidade mais igualitária, que ajude a costurar as lacunas espaciais e econômicas entre os diversos grupos sociais (...)” (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2018, p. 11), a fim de intervir em um cenário anacrônico de convicções espaciais, de desenho urbano e legislações urbanísticas.

De acordo com o que foi exposto, as diretrizes de desenho urbano, seguindo a linha do comportamento ambiental tendem a alcançar o encadeamento entre as atividades necessárias e opcionais, pois o estudo em cima da produção social da cidade, observando os indícios materiais

e simbólicos, levam a compreensão do que os cidadãos estão enfrentando no ambiente da cidade, e de que forma esse ambiente pode tornar-se favorável. A medida em que uma atividade necessária recebe boas condições, o espaço urbano transfigura-se por espaços mais justos.

### 1.3. MICROESCALA: ATIVIDADES DESEMPENHADAS NO ESPAÇO URBANO

O estudo aqui proposto segue a metodologia do modo de observação em facultar o olhar do planejamento e desenho urbano ao que parece inerte e desqualificado, mas que apresenta recursos e propriedades para ser sublinhado para a cidade, integrando-o ao espaço e produzindo locais que carregam o pluralismo da cidade contemporânea.

Até o momento apresentou-se as escalas macro e meso como forma de dar progressão no entendimento das características, e coesão à área a ser estudada como um todo, bem como os métodos de intervenção. Assim, esta seção vem tratar dos simbolismos que de fato estão relacionados às atividades que serão vistas no capítulo 03 (leitura urbana da área de estudo), sempre fazendo menção aos conceitos discutidos até então pelas escalas mais amplas da pesquisa.

Desta forma, será dado enfoque específico às condições apontadas na Macroescala, sobre a dinâmica dos portos improvisados que atingem uma escala mais regional, juntamente às feiras formadas e a função pré-estabelecida no espaço urbano estabelecem um uso complexo, que necessita ser melhor apropriado na e pela cidade.

Neste sentido, o recorte desta seção é evidenciar e compreender essas atividades, de modo a discutir e instrumentalizar as ações projetuais referentes às feiras livres, portos de pequeno porte na Amazônia e ambulantes, dando o embasamento projetual com orientações normativas, legislativas e teóricas para a formulação das diretrizes como forma de atribuir resultados projetuais à problemática apontada.

Apontou-se que a reprodução dos cenários globais dos espaços citadinos foi a tendência vivenciada na sociedade moderna, pela não inserção perceptiva analítica da dimensão humana. Cada espaço urbano apresenta uma peculiaridade material ou imaterial, que é capaz de descrever e constituir lugares.

A partir do que foi visto até então, será mencionada Sarlo (2014), que trabalha com a abordagem específica acerca dos comércios e trabalhadores de rua, os quais utilizam os espaços públicos como meio obtenção de renda, através de comercialização de produtos. Essa interpretação deve ser relativa de forma a compreender as esferas que envolvem essa manifestação urbana. Os conceitos e discussões de Sarlo (2014) em seu livro “A cidade vista”, são produtos de um diário de observações e imersões analíticas resultando em um ensaio, os

quais serão agregados e dialogados, nesta seção, com Jacobs e Gehl, como forma de exemplificar na prática os agentes sociais e espaços nos quais a discussão se direciona.

Sarlo (2014) aborda essa questão por diversas perspectivas, dentre elas as mais latentes são a cultura e identidade, sendo estas práticas o que chama de cultura urbana, uma vez que “(...) os ambulantes definem um uso da rua que, por sua intensidade, é original desde meados dos anos 1990” (SARLO, 2014, p. 02). A autora faz menção a duas facetas sobre a existência destes, sendo um o lado representativo e o outro, a própria realidade, sendo estas respostas a vulnerabilidade das cidades.

O aspecto econômico é um fator determinante e/ou causador destas práticas, resultando em condições sociais multifacetárias, desde a vulnerabilidade até os encontros e trocas culturais (Atividades necessárias + opcionais = atividades sociais). Interpretar esses lugares a partir das relações entre o objeto ou mercadoria que se vende, e a dinâmica da área, se torna uma forma de associar os espaços à sociedade que os consome.

Sarlo (2014, p. 28) coloca “o espaço público como mercado dos informais” por serem intervenções espontâneas e de apropriação de espaços públicos. Que, portanto, incomodam uma ordem estabelecida para a cidade, mas como mencionado por Jacobs (2000) e Gehl (2014) há uma ordem pública, sendo a que de fato define os espaços urbanos.

E esse é um movimento urbano que só tende a aumentar, pois “as cidades pobres os tem por toda parte” (SARLO, 2014, p. 48), uma vez que cada vez mais as pessoas estão se apropriando dos espaços públicos, tanto vendedores quanto compradores, pelas próprias necessidades. Assim, de acordo com Sarlo (2014, p. 29) “há gente na rua e há gente que só pode vender na rua”.

Portanto sempre irá haver essa atividade comercial da forma que se conhece, em razão da demanda de venda e compra através desta dinâmica. Sarlo (2014) afirma não compreender os motivos pelos quais essa forma de comércio é tão comedida pelo Estado. Mas ao afirmar que “ambulantes não pagam impostos, em sua maioria não têm licenças” (SARLO, 2014, p. 47), é uma explicação acerca da condição legal desses trabalhadores, os quais não pagam pelo uso da terra.

A integração desse mercado a partir dos camelôs, ambulantes e feirantes, para a condição associada à legalidade, mas ainda assim sem dispor dela, se dá pela real necessidade e/ou peculiaridade dos produtos vendidos, os quais demonstram uma demanda para o mercado local. Esses produtos, quando determinantes para o fluxo de mercadorias e um crescimento econômico coletivo, passam a simbolizar certa relevância, principalmente aos que não atendem à um consumidor final, e sim vendem a matéria (SARLO, 2014).

O lado representativo são as mercadorias e os comerciantes formarem um cenário urbano original, de personalidade e caráter, que de acordo com Sarlo (2014, p. 30) “A rua é espetáculo mesmo para os objetos mais banais”. São ocupadas calçadas, caminhos que circundam praças, rampas e ruas, enfim espaços transitórios, formando ambientes de feira que movimentam a multiplicação de pessoas, objetos, ações e encontros. Quanto a isso, são lugares com diversidade, segundo Jacobs (2000), que promovem vitalidade aos espaços urbanos.

Para Jacobs (2000) a existência dos vendedores ambulantes talvez seja a maneira mais promissora de manter a cidade viva, dinâmica e com sensação de segurança. “Podem-se elaborar projetos cheios de vida, atraentes e interessantes para os carrinhos ambulantes de rua, já que as bancas de pechinchas estimulam bastante a interação de usos” (JACOBS, 2000, p. 263). Além disso, estes dispõem de despesa fixa baixa, apresentam variedades populacionais e culturais e cenários diversos, e de acordo com a autora, as condições econômicas e físicas geram variedade urbana e alternativas. Jacobs (2000) coloca hipóteses de propostas para comércios de rua:

(...) na área de vendedores ambulantes devia ser instalada numa esplanada de feiras livres. (...) um abrigo de rua para guardar carrinhos poderia ser usado em trechos das ruas dos grandes projetos, numa solução tão boa quanto no desenho da praça. (...) as vendas de rua seriam excelentes pontos de atração visual (JACOBS, 2000, p. 263).

Essa interação com a cidade segue de fato uma ordem complexa, para Jacobs (2000) e Gehl (2013) é uma boa forma de dar vida a cidade, no entanto “Calçadas abarrotadas, com multidões se acotovelando para abrir caminho, nunca indicam boas condições para a vida da cidade” (GEHL, 2013, p. 65), o que indica a necessidade qualificar esses espaços.

Como forma de dar embasamento técnico e de forma mais detalhada a atividade de feiras e portos, procurou-se o aspecto legislativo, para também incorporar ao desenho urbanístico da intervenção da área de estudo, com os projetos arquitetônico e urbanístico. Tendo em vista o caráter técnico-científico da monografia em arquitetura e urbanismo, faz-se necessário a busca pelas diversas maneiras de elucidar as inquietações propostas pela pesquisa.

### **1.3.1. Legislação de feiras**

Tratando-se da ocupação dos espaços urbanos, as feiras são submetidas à institucionalização, que em contrapartida regulamentam e dão suporte a atividade por meio de impostos ou taxas de manutenção pagos pelos feirantes, de acordo com a modalidade, caracterização e regime de comercialização. Tendo isso em vista, a exemplo tem-se a lei no

Distrito Federal, Nº 1828 de 13 de janeiro de 1998, a qual sanciona a organização e funcionamento de feiras livres e permanentes, aplica-se a conceituação e diferenciação entre feira livre e permanente, de acordo com os Artigos 2ª e 3ª do Capítulo I da referida lei:

Art. 2º Considera-se feira livre a atividade mercantil de caráter cíclico, realizada em local público, previamente designado pela Administração Regional, com instalações provisórias e removíveis, que pode ocorrer em vias, logradouros públicos ou ainda em área pública coberta do tipo de pavilhão.

§ 1º A feira livre tem o fim de proporcionar o abastecimento suplementar de produtos hortifrutigranjeiros, cereais, doces, laticínios, pescados, animais vivos considerados domésticos, flores, plantas ornamentais, produtos de artesanato, lanches, caldo de cana, temperos, confecções, tecidos, armarinhos, calçados e bolsas, bijuterias, artigos religiosos, ferramentas e utensílios domésticos.

Art. 3º Considera-se feira permanente a atividade mercantil de caráter constante, realizada em área pública previamente designada pela Administração Regional, com instalações comerciais fixas e edificadas para a comercialização de produtos referidos no § 1º do art. 2º e ainda de carnes e aves abatidas, resfriadas ou congeladas, produtos de bazar, produtos agropecuários, jornais e revistas e para prestação de pequenos serviços como salão de beleza, barbearia, tabacaria, loteria, relojoaria, perfumaria, chaveiro e comidas típicas.

Dessa forma nota-se a diferenciação, para além do regime de frequência da feira, as atividades relacionadas à atuação fixa ou eventual relativo à instalação desse tipo de comércio no espaço urbano. Assim, dar-se-á feiras livres equipamentos construtivos apenas de abrigo às intempéries, o qual é mencionado como pavilhão e estruturas móveis pela lei; já para as feiras permanentes, são instituídas estruturas construtivas fixas, direcionadas a atender atividades que precisam comportar beneficiamentos e armazenagens.

Por consequência dessas determinações, tem-se o caráter instaurado mediante as formas Administrativa Regional, conforme descrito na lei, bem como a representação do sindicato, associações e administrações locais, estes últimos têm a função de mediar as questões internas de uma feira.

As feiras livres apresentam características mais fluidas e abertas, para que possibilite o espaço de organização dos próprios feirantes. Assim, as leis Nº 1.828 de 13 de janeiro de 1998 e Nº. 6.015 de 10 de dezembro de 2009 instituem algumas diretrizes para normatizar o funcionamento e estruturação de feiras livres, referente, respectivamente ao Distrito Federal e Natal.

Art. 2º Considera-se feira livre a atividade mercantil de caráter cíclico, realizada em local público, realizada em local público previamente designado pela Administração Regional, com instalações provisórias e removíveis, que pode ocorrer em vias, logradouros públicos ou ainda em área pública coberta do tipo de pavilhão (BRASÍLIA, 1998, Cap. I).

Art. 1º - As feiras livres têm por finalidade a exposição e venda de mercadoria no varejo, sejam elas alimentícias ou não, em local público e de forma transitória, mediante autorização do Poder Público Municipal (NATAL, 2009, Cap. I).

Dessa forma, o entendimento acerca de um descampado, área livre, rua ou pavilhão para o exercício da feira, torna-se de suma importância como um elemento de abrigo para as atividades, contra as condições locais adversas.

§ 2º Entende-se como pavilhão as áreas públicas edificadas apenas com piso e cobertura e destinadas às atividades de feira livre.

§ 3º No projeto do pavilhão poderá ser prevista a destinação até vinte por cento da área útil a edificação destinada a abrigar atividades comerciais de peixaria, açougue, lanchonetes e similares (BRASÍLIA, 1998, Cap. I).

Além disso, as feiras necessitam de apoio para a fluidez do funcionamento, qualidade sanitária da atividade, banheiros, estacionamento, etc. Assim como a logística de escoamento, carga e descarga dos produtos, em relação à estacionamentos e locais apropriados destinados a isso, sem obstruir as vias.

III – A montagem das bancas e descarga dos produtos e outros equipamentos dar-se-á na seguinte ordem:

a) Deverá o veículo condutor adentrar no local correspondente à área previamente estabelecida pelo órgão competente e proceder à descarga dos equipamentos e mercadorias, obedecido ao horário determinado para tal fim; (NATAL, 2009, Art. 8º, Cap. II)

### **1.3.2. Legislações portuárias**

Para zonas costeiras existem instrumentos legais que tratam das convenções permitidas para essas áreas, além do âmbito municipal, sendo uma área de marinha, é no âmbito federal o domínio sobre o rio. Assim, as zonas costeiras fazem parte dos “terrenos da Marinha”, compreendido pelo Decreto nº 9.760, de 05/09/1946, que normatiza e condiciona a utilização dessas áreas para finalidades públicas e que não venham a afetar o domínio marítimo de navegação, bem como os aspectos ambientais compreendidos pela área de intervenção.

Com isso, devem-se manter e dar os subsídios para essas áreas costeiras de rios navegáveis e braços, estruturas de portos sem impedir a navegação. Assim, são terrenos de marinha, as áreas compreendidas pela faixa de terra à beira de rio e mar à 33 metros após a dragagem, ou seja, as obras de estruturação em orlas e portuárias não devem ultrapassar esse limite.

Para tanto, há a Lei dos portos Nº 12.815, de 5 de junho de 2013, em que institui condições para o uso destes, bem como classifica-os de acordo com o porte e funções. Logo, a proposta em questão será tratada, de acordo com essa lei, como “Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte - IP4”, sendo esta não vinculada à um porto organizado, e sim “utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior”

(BRASIL, 2013, p. 1). Sendo esta normatização destinada para portos de abrangência regional, por isso a denominação de pequeno porte.

Ainda, tem-se como referência o material de cartilhas e normas disponibilizadas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários, assim como as normativas do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, o qual fiscaliza essas instalações voltadas ao desenvolvimento regional e que apresentam perspectivas mais particulares, bem como as regulamentações e normas. Dessa forma, a regularização e registro dessa modalidade portuária, junto à ANTAQ devem estar de acordo com alguns parâmetros e diretrizes ditadas no Art. 4º do Capítulo II:

- I - plataforma para embarque e desembarque de passageiros com guarda-corpo, piso plano antiderrapante e rampas ou estruturas de transição entre bordo e terra em condições que garantam a movimentação segura de pessoas e bens;
- II - área abrigada provida de assentos para descanso e proteção de pessoas e seus pertences contra intempéries, durante a espera para embarque e desembarque;
- III - higiene e limpeza adequadas nas áreas e instalações, incluindo disposição de instalações sanitárias de uso geral e de lixeiras em número adequado de fácil localização;
- IV - iluminação adequada para operação noturna;

E ainda, a normativa considera o tipo de estrutura da instalação, assim sendo: “VII - instalações de acostagem: estrutura portuária, fixa ou flutuante, dotadas de cais, rampa ou píeres, defensas embutidas ou removíveis, cabeços e dolphins, quando couber, destinada a receber embarcações” (Capítulo II, Art. 2º).

Além disso, é citado que “§ 5º As áreas e instalações de IP4 serão sempre de uso público” (Capítulo I), bem como ambientes destinados à administração e/ou autoridades e arranjos para a correta organização da área externa, previstos no Capítulo III, Seção I, Art. 3º.

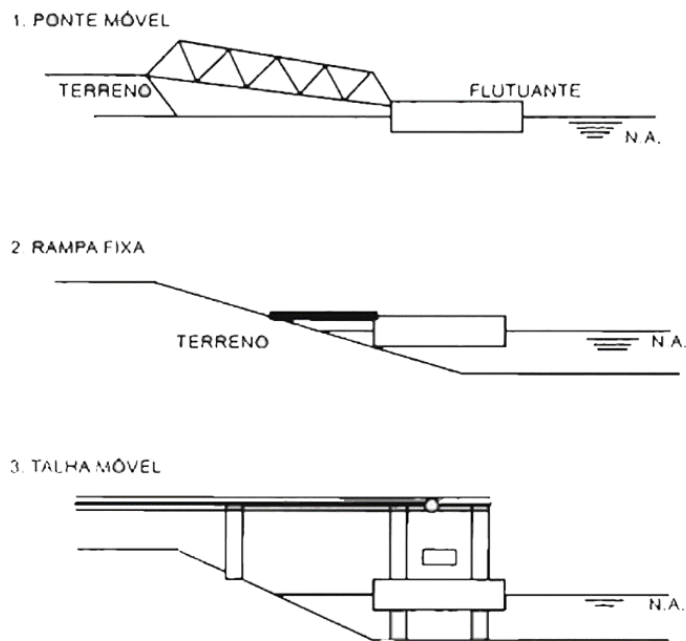
Dessa forma, é possível formular o programa de necessidades pautado nas questões primordiais a serem propiciadas à projetos desse porte e tipologia. Ainda que seja específico a portos, a proposta a ser pautada é um misto entre porto e feira, os princípios para o desenvolvimento de atividades portuárias devem ser contemplados.

Para tanto, considerando as especificações de embarcações existentes na complexa dinâmica hidroviária da Amazônia, abordadas anteriormente, bem como o inconstante nível dos rios e o assoreamento, para Amorim e Vasconcelos (2005) a solução do cais flutuante se adapta as particularidades da Bacia Amazônica, os tipos adequados de estruturas de cais e/ou plataformas. Portanto, os autores apontam as vantagens dessa tecnologia construtiva, bem como três maneiras de fazer a conexão entre a margem e a estrutura flutuante, as quais são utilizadas na hidrovia Amazônica.



Dessa forma, a estrutura flutuante apresenta o benefício de, por não ser fixa, poder ser implantada e movida para locais diferentes, onde for conveniente ao exercício portuário. Além disso, os elementos (Figura 07) são: 1) Ponte móvel, que será apoiada em terra e na estrutura flutuante; 2) Rampa fixada em terra, e com o auxílio de cabos para a conexão; 3) É apropriada ao transporte de cargas, uma vez que não há ligação entre a plataforma flutuante e a terra, em que a carga é hasteada em uma talha móvel na vertical e em trilhos na horizontal.

Figura 07– Tipos de conexão para a plataforma flutuante.



Fonte: Amorim e Vasconcelos (2005).

Por fim, perante as ferramentas de análise e estratégias projetuais apontadas pelos autores estudados neste referencial teórico-conceitual, é possível fazer uma síntese dos métodos apresentados através da formulação de um quadro com as diretrizes para a leitura urbana da área de estudo, bem como para a intervenção arquitetônica e urbanística (quadro 01). Vale ressaltar que o quadro tem por função elucidar os recortes conceituais a serem empregados na pesquisa e proposta, já os parâmetros legislativos e normativos serão seguidos de forma literal na fase técnica do processo projetual.

Quadro 01– Síntese das metodologias e instruções projetuais.

<b>GUIA PARA LEITURA E INTERVENÇÃO URBANA PARA A RAMPA DO AÇAÍ</b>			
<b>AUTORES</b>	<b>METODOLOGIA E CONCEITOS UTILIZADOS PELO AUTOR</b>	<b>MÉTODOS E CONCEITOS ADOTADOS PARA O ESTUDO</b>	<b>DIRETRIZES PARA INTERVENÇÃO</b>
<b>CORRÊA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entendimento das partes de um todo;</li> <li>- Particularidades e significações da rede urbana na Amazônia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Elementos e condicionantes para afirmar a existência de uma rede urbana;</li> </ul>	Propor uma estrutura local e regional para o espaço articulado
<b>VILLAÇA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Escala regional;</li> <li>- Espaço urbano articulado;</li> <li>- Espaço intra-urbano</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Localização como o norte da produção espacial;</li> <li>- Deslocamentos, fluxos e transportes</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- EMMANUEL SANTOS</li> <li>- SAINT CLAIR DA TRINDADE JÚNIOR</li> <li>- CARLOS WALTER PORTO GONÇALVES</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contextualização da produção do espaço Amazônico;</li> <li>- Paisagem híbrida;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Identificação da rede urbana na Amazônia;</li> <li>- Espaço intra-regional;</li> <li>- Lado metropolitano da rede urbana;</li> <li>- Paisagem híbrida</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Utilizar as atividades existentes no espaço como alternativa de intervenção;</li> <li>- Dar ênfase a afirmação material e simbólica cultural.</li> </ul>
<b>DEL RIO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Desenho ambiental</li> <li>- Análises visual, perceptiva, comportamental e morfológica;</li> <li>- Interpretação de códigos;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Observação, percepção e comportamento ambiental;</li> <li>- Compreensão da cidade em suas dimensões pública e físico-ambiental</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Projetar os espaços socialmente aprazíveis a partir da dimensão material e simbólica apresentada pelos usuários;</li> <li>- Inserção de atividades nos espaços;</li> <li>- Projetar elementos arquitetônicos de utilização temporária, efêmera e versátil;</li> <li>- Intervir no espaço atendendo aos requisitos visuais, funcionais e comportamentais</li> </ul>

<b>JAN GEHL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Comportamento ambiental;</li> <li>- Interpretação da cidade em escalas;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contagem, mapeamento, traçado, vestígios, a narrativa fotográfica, diário de campo;</li> <li>- Classificação das atividades desempenhadas nos espaços urbanos: necessárias, opcionais e sociais;</li> <li>- Espaço transitório e de permanência;</li> <li>- Vida urbana multifacetada</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Instalar mobiliário urbano e arquitetura versáteis e dinâmicos;</li> <li>- Propor edificações de arquitetura atraente, convidativa e inclusiva;</li> <li>- Propor vegetação e locais de abrigo;</li> <li>- Qualificar e estruturar os espaços transitórios; <ul style="list-style-type: none"> <li>- Características arquitetônicas: transparência, textura, detalhes e diversidade de funções</li> </ul> </li> </ul>
<b>JANE JACOBS</b>	Observação analítica e crítica	Balé das calçadas, compreender as interações e atividades desempenhadas nos espaços urbanos	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Propor usos combinados, práticas econômicas e sociais</li> <li>- Promover diversidade funcional, física, estética, sensorial, cultural;</li> <li>- Promover as atividades comerciais de rua;</li> <li>- Instalar uma esplanada de feiras livres, com abrigo para guardar os carrinhos ambulantes</li> </ul>
<b>NORMAS DE FEIRAS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Feira livre é a atividade mercantil de caráter cíclico, realizada em local público e de forma transitória;</li> <li>- Característica: fluida e aberta, com espaço para a organização dos feirantes;</li> <li>- Pavilhão: áreas públicas edificadas apenas com piso e cobertura e destinadas às atividades de feira livre</li> </ul>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Instalações provisórias e removíveis, em área pública coberta do tipo de pavilhão; <ul style="list-style-type: none"> <li>- Área destinada a administração regional e associação;</li> </ul> </li> <li>- Área de carga e descarga dos produtos</li> </ul>
<b>NORMAS PORTUÁRIAS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte - IP4;</li> <li>- Estrutura flutuante</li> </ul>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Instalações sanitárias de uso geral e lixeiras em número adequado;</li> <li>- Plataforma para embarque e desembarque, piso plano, rampas ou estruturas de transição entre bordo e terra</li> </ul>

Fonte: Kuwahara (2018)

## **2. CASOS DE REFERÊNCIA**

Os casos estudados nesta seção apresentam características que coincidem com a área de estudo, as atividades e funções, bem como as interações com o espaço urbano. O referencial teórico abordado dará embasamento para os estudos dos casos, tópico 2.1, em que são analisados de acordo com as conceituações defendidas no capítulo 01, poderá ser visualizada no quadro 02 uma síntese de apreensões projetuais. Vale ressaltar, que no primeiro momento apenas são estudados casos regionais, são expostos casos de feiras livres e permanentes, uma vez que existem aspectos particulares da Amazônia que correspondem com a área de estudo.

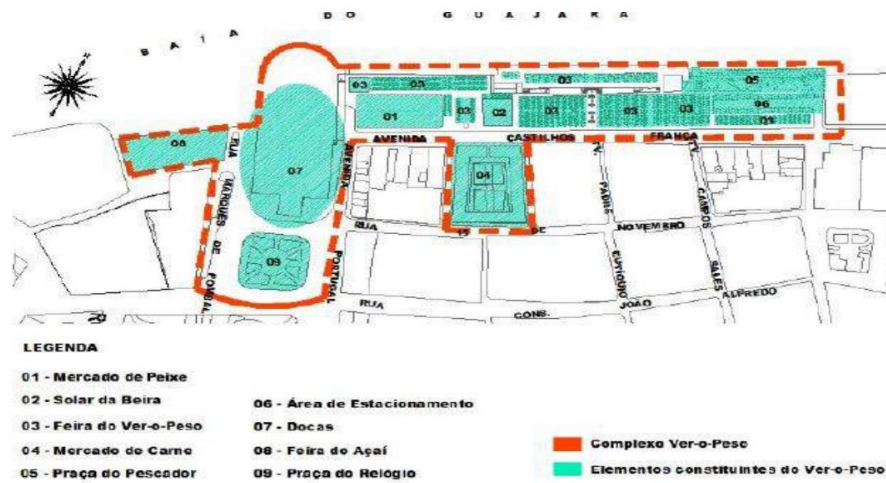
No segundo tópico deste capítulo estão as referências de projeto, que apresentam elementos arquitetônicos, conceitos, soluções e técnicas construtivas que serão utilizadas na proposta, capítulo 04. Para tanto, também pesquisou-se áreas próximas a corpos hídricos, que pudessem disseminar ideias para intervenção na área de estudo, principalmente relacionado a áreas de orla.

### **2.1. ESTUDOS DE CASO**

#### **2.1.1. Complexo do Ver-o-Peso – Belém/PA**

O Ver-o-Peso é compreendido por um complexo de atividades comerciais e culturais, segundo Lima e Teixeira (2006), (Figura 08) que envolvem também o sistema hidroviário entre as ilhas e municípios próximos, além de estar inserido no Centro Histórico de Belém. A dinâmica presente nas margens da Baía do Guajará e do Rio Guamá, cidade de Belém/PA faz parte de uma rede urbana de transporte diário de produtos que abastecem a capital. É uma grande área compreendida por uma diversidade de funções, que atendem a uma extensa demanda comercial, cultural, turística e hidroviária.

Figura 08– Composição dos espaços do complexo Ver-o-Peso.



Fonte: Lima (2008) apud DPJ arquitetura e engenharia Ltda (2014).

O projeto de revitalização dessa área data o ano de 1999, tinha como objetivos principais: ações para a melhoria das condições sanitárias, funcionamento, trazer a interação do rio com a cidade e organização dos feirantes, a fim de potencializar um “elemento importante na dinâmica econômica regional” (LIMA; TEIXEIRA, 2006, p. 191). Assim, a tendência do desenvolvimento para essa área era a retomada da orla como ponto turístico, bem como a abertura paisagística para o rio e melhoria das condições urbanas da área e entorno, que além de não possibilitar essa interação com o rio, ocupava as calçadas e parte da via tornando o trânsito de veículos e pedestres conflituoso (Figura 09). Para tanto, a prefeitura abriu um concurso nacional de projetos, através do Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB), com as necessidades levantadas e condicionantes para a intervenção.

Figura 09– Complexo do Ver-o-Peso antes da intervenção, com a feira ocupando parte da via.



Fonte: <http://www.edmilsonbitorodrigues.com.br/audiencia-discute-situacao-dos-ambulantes-da-joao-alfredo/> >  
Acesso em 06/05/2018

Dessa forma, as premissas da intervenção desenvolvidas pela Prefeitura se pautam na ideia de complexo, em que as feiras, mercados e docas presentes são considerados como uma mostra da cultura amazônica por apresentar práticas ligadas à cultura ribeirinha, e pelos produtos comercializados, deveria voltar-se a promover, incentivar o público local a frequentar mais, e “inclusão social do trabalho realizado com os comerciantes originais da feira” (LIMA; TEIXEIRA, 2006, p. 217). Assim, ao longo dos anos, antes da intervenção principal, os espaços passaram por obras de infraestrutura gradativas de organização da área, que estava suprimida pela grande quantidade de vendedores ambulantes (Figura 10).

Figura 10– Feira do Açaí.



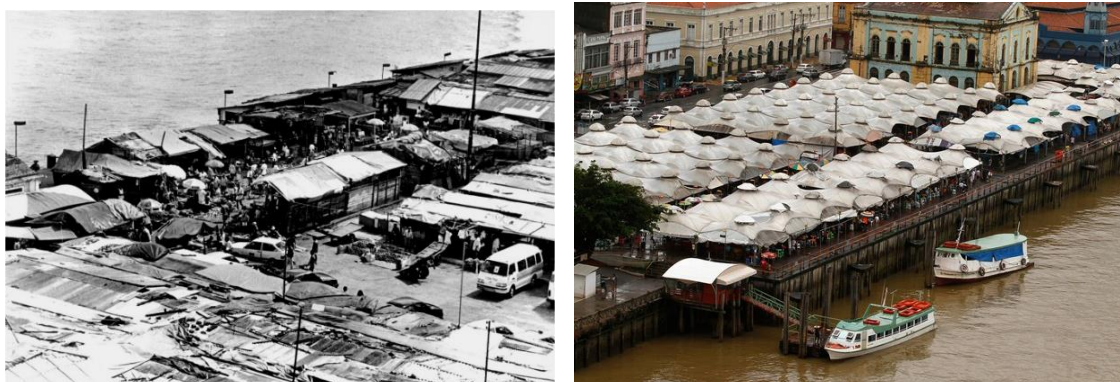
Fonte: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1981-81222016000300563](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1981-81222016000300563) > Acesso em 04/05/2018

Dentre a diversidade de feiras presentes, a Feira do Açaí recebeu obras estruturais de pavimentação e organização entre os vendedores de produtos diversos e do açaí, em que abrigou-se em barracas, deixando a esplanada livre somente para a comercialização do açaí, bem como para as ações de retomada das manifestações culturais que existiam, como informação turística, segundo Lima e Teixeira (2006). De acordo com Fontes e Ribeiro (2012), a Feira do Açaí no Ver-o-Peso é o mais importante entreposto comercial do caroço do açaí, que abastece ao comércio da cidade como batedores, empresas e fábricas.

A degradação das edificações históricas do entorno, é outro fator pelo qual inicia-se o processo de intervenção, uma vez que a ocupação do comércio estava prejudicando os casarões. Assim, segundo Lima e Teixeira (2006), através do projeto arquitetônico, urbanístico e paisagístico vencedor do concurso, escritório *Flávio Ferreira Arquitetura e Urbanismo*, a prefeitura iniciou as obras de revitalização da área, que se dividiu em etapas, com a condição arquitetônica da área de feira com venda de ervas e hortifrutigranjeiros, como questão central.

O projeto arquitetônico substituiu as antigas barracas de madeira (Figura 11) por uma estrutura metálica com cobertura em lona tensionada (Figura 12).

Figura 11 e 12 – Ver-o-Peso antigo (1996) e nova estrutura do Ver-o-Peso.



Fonte: <http://somostodosedmilson.blogspot.com.br/2011/11/belem-400-anos-o-ver-o-pesocoracao.html> > Acesso em 04/05/2018

A estrutura utilizada e a nova organização espacial planejada para a feira são em tipo pavilhão, com significativas modificações na configuração espacial interna da feira livre, em que são dispostas barracas e boxes fixos dentro de uma grande cobertura em design contemporâneo e leve (Figura 13). Essa concepção estética dada ao projeto contrasta e destaca-se dos edifícios históricos do entorno, sendo assim os projetistas atentaram para que “[...] as novas coberturas não ultrapassassem a altura das bandeiras do Mercado de Ferro” (LIMA; TEIXEIRA, 2006, p. 213), de acordo com definições do IPHAN.

Figura 13– Estrutura da feira do Ver-o-Peso após a intervenção.



Fonte: <http://arquiteturatextil.com.br/?act=5&projetoID=30> > Acesso em 06/05/2018

A grande cobertura se compõe por uma tenda de lona branca e, em partes, translúcida sustentada pela estrutura metálica. A implantação desobstruiu o passeio público e as margens do rio, permitindo mais integração do espaço com a cidade e com o rio. Além disso, dispõe de

uma rampa, onde chegam muitos dos produtos que são comercializados na feira que foi mantida (Figura 14).

Figura 14 – Organização interna e rampa.



Fonte: Kuwahara (2018)

A configuração espacial interna da feira se divide entre a venda de produtos regionais, hortifrutigranjeiros, industrializados e artesanato. Além disso, dispõe de uma área destinada a “praça de alimentação”, concentrada na parte central de toda a feira e dispõe de comidas típicas feitas com produtos regionais. Para além da estrutura principal, que dá imponência a feira, há um bloco onde está locado o banheiro, administração local, posto policial, cooperativas locais e salão comunitário. Além disso, foi proposto um estacionamento, como parte de intervenção da prefeitura, para a melhoria no trânsito da área, de acordo com Lima e Teixeira (2006) (ver figura 08).

O Ver-o-Peso é um exemplo da relação entre rio-cidade (Figura 15), bem como de práticas de uso público do solo urbano como subsídio para a criação de espaços urbanos alternativos e acessíveis à população local. O caso do planejamento em questão está intimamente relacionado à qualificação de uma área de ocupação historicamente consolidada, e que passa por diversos processos de melhorias, que tendenciou para o turismo, através da qualificação arquitetônica aplicada e conseqüente mostra do cotidiano das culturas locais, de acordo com Lima e Teixeira (2006).



Figura 15 – Ver-o-Peso e Feira do Açaí.



Fonte: <http://www.diarioonline.com.br/noticias/para/noticia-478900-voce-conhece-estes-lugares-de-belem-faca-o-teste.html> > Acesso em 04/05/2018

O objeto arquitetônico concebido apresenta uma tipologia e programa de necessidades funcional, preservando a dinâmica e o fluxo de pessoas da atividade local. Dessa forma, é possível notar a necessidade em qualificar os espaços urbanos espontâneos, a fim de integrá-los à vida urbana para que não se tornem lugares fragmentados e convidem as pessoas a utilizar. Mesmo com os processos de desenvolvimento da área, o Ver-o-Peso ainda apresenta uma intensa concentração de atividades e adensamento populacional que ocorreu ao longo dos anos posteriores a intervenção, de acordo com Lima e Teixeira (2006).

#### **- Feira do Açaí – Belém/PA**

Com a dinâmica de redes urbanas na Amazônia, as capitais são abastecidas com a produção agroextrativista das ilhas, assim, a Feira do Açaí de Belém está inserida na região portuária e no complexo do Ver-o-Peso, que faz parte dessa dinâmica. A feira dispõe de uma esplanada descoberta a beira do rio para a comercialização do açaí e, onde também chega o produto (Figura 16), chamada popularmente de pedra, segundo Fontes e Ribeiro (2012). Há uma movimentação diária, que inicia, de acordo com autores acima mencionados, às 21 horas, quando começam a chegar as embarcações com o produto, para que ao amanhecer inicie as vendas.

Figura 16 – Esplanada de venda próximo ao local de desembarque do produto.



Fonte: Kuwahara (2018)

O ambiente em que ocorre a feira é dinâmico, com diversas negociações entre os trabalhadores e compradores do fruto, que variam. Dessa forma a feira envolve diversos agentes sociais, e cria uma totalidade de modalidades de trabalhadores, “onde dezenas de trabalhadores desenvolvem as especificidades de suas profissões” (FONTES; RIBEIRO, 2012, p. 92). As relações econômicas do açaí são relatadas na pesquisa de Fontes e Ribeiro (2012) como uma bolsa de valores, em que “representa um espaço de trabalho, de disputas, de acordos, de diversidade de sujeitos, de construção de estratégias para a comercialização” (FONTES; RIBEIRO, 2012, p. 94).

Assim, cada categoria tem uma denominação regional para a profissão e agente social envolvido na dinâmica do açaí, que antes era mais relacionado à um mercado local, mas atualmente, de acordo com Fontes e Ribeiro (2012), recebe dezenas de trabalhadores e é comprado por empresas, industrializado e exportado para fora da região Amazônica. A pesquisa dos autores menciona as funções a que se destinam esses cargos: Marreteiros (vendedores do fruto na feira); Atravessadores (possuem a embarcação e transportam o açaí das ilhas para a cidade); Maquineiros (batedores de açaí); Carregadores (fazem o traslado do barco até o marreteiro, e do marreteiro até o carro dos compradores) e os Plantadores (os produtores rurais, detentores dos terrenos de plantio do fruto).

A existência longínqua da venda de açaí é “institucionalizada” na década de 80, do século XX, o espaço passa pelo processo de estruturação física, de gestão e organização por parte do Estado, com o objetivo de tornar a atividade e o rio mais integrados ao ambiente

urbano, uma vez que está localizada às margens do rio Guamá. Assim, foram propostas a inserção de planejamentos culturais na área, desobstrução e melhoria das condições de higiene e trabalho, ainda que existam vários vendedores ambulantes para além da Feira do Açaí.

A esplanada da feira do açaí contempla diversas funções ao longo do dia, em predominância, portuárias, tendo em vista o potencial do espaço. Após a feira há um grande acúmulo de lixo na área, e o trabalho de limpeza faz a higienização do local. A área torna-se espaço de carga e descarga, com outra dinâmica com caminhões adentrando e barcos aportando e partindo a toda hora (Figura 17).

Figura 17 – Área da feira do açaí.



Fonte: Kuwahara (2018)

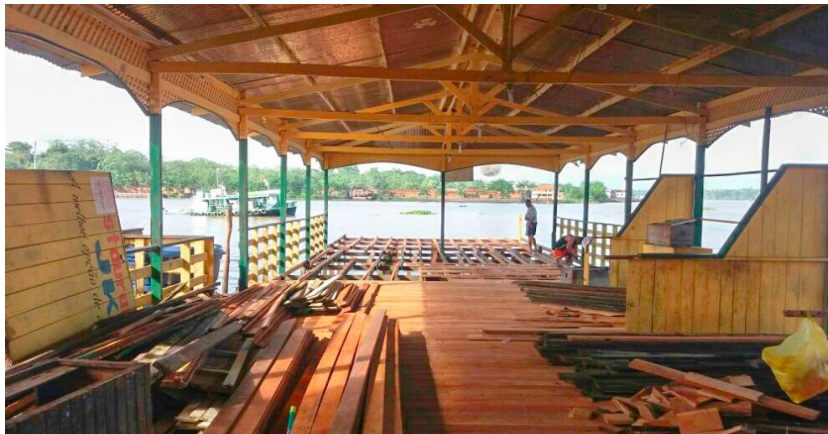
O projeto para o complexo do Ver-o-Peso apresenta características que atendem as diretrizes projetuais mencionadas no referencial teórico e legislações para feiras livres, por qualificar o espaço, dar subsídios e estruturar as atividades, e valorizar as perspectivas culturais da Amazônia, o que representa a face da área de estudo, além de também estar relacionada a rede urbana. Possibilitou de fato mais interação das pessoas com o lugar, que atrai também muitos turistas e tornou-se um símbolo da cidade.

### **2.1.2. Feira do Açaí – Afuá/PA**

O município de Afuá também recebe produção de açaí local, e de várias ilhas e municípios próximos para a comercialização na Feira do Açaí, denominada Antônio da Silva, localizada sobre o rio Marajozinho. Em maio de 2018, a prefeitura por intermédio da Secretaria Municipal e Agricultura e Pesca (órgão responsável pela feira do açaí), realizou obras de reforma da estrutura da feira, com a ampliação, construção de mais box para a comercialização

de alimentos, higienização e troca do assoalho, segundo informações do site da prefeitura de Afuá (Figura 18).

Figura 18 – Reforma da feira



[http://www.afua.pa.gov.br/reforma-e-ampliacao-da-feira-do-acai/#prettyPhoto\[gal\\_2\]/3/](http://www.afua.pa.gov.br/reforma-e-ampliacao-da-feira-do-acai/#prettyPhoto[gal_2]/3/) > Acesso em 18/01/2019

A feira é composta por uma estrutura palafítica, em madeira desde o assoalho até os detalhes construtivos, com cobertura em duas águas, características observadas nas construções da cidade (Figura 19). A feira conta com a venda de outros produtos além do açaí, para isso existem 04 boxes e as vendas de açaí são dispostas de forma livre no assoalho (Figura 20). Além disso, há bancos de madeira nas laterais e nos balcões dos boxes, sendo o espaço também utilizado em outros horários como mais um local público às margens do rio (Figura 21).

Figura 19 – Estrutura palafítica da Feira do Açaí.



Fonte: <http://www.afua.pa.gov.br/comunidade-recebe-feira-do-acai-totalmente-reformada/#jp-carousel-14827> > Acesso em 18/01/2019

Figura 20 – Composição da feira.



Fonte: <http://www.afua.pa.gov.br/comunidade-recebe-feira-do-acai-totalmente-reformada/#jp-carousel-14830> > Acesso em 18/01/2019

Figura 21– Espaço da feira utilizado em outros horários



Fonte: <https://revistatrip.uol.com.br/trip/afua-urgente> > Acesso em 18/01/2019

A feira apresenta, de acordo com site da prefeitura de Afuá, importância para a cidade, pois é o produto mais consumido pelos moradores, havendo dessa forma, um planejamento integrado entre os feirantes e o órgão municipal responsável (Figura 22). O município de Afuá é um forte produtor de açaí, e esta feira é a responsável pelo abastecimento e demandas de açaí da cidade e adjacências. Por isso, a prefeitura ressalta a importância de manter o lugar que é a porta de entrada de “muitas toneladas do fruto circulando pelo local mensalmente” (PREFEITURA DE AFUÁ, 2018).

Figura 22 – Reunião entre prefeitura e feirantes para entrega da feira após a reforma.



Fonte: <http://www.afua.pa.gov.br/comunidade-recebe-feira-do-acai-totalmente-reformada/#jp-carousel-14821>> Acesso em 18/01/2019

### 2.1.3. Feira da Cidade – Ananindeua/PA

Uma feira livre localizada no Estado do Pará, município de Ananindeua, “Feira do Quatro” (Figura 23), foi alvo de uma intervenção e reinserção no contexto urbano do município, a qual foi concebida pelo escritório Meia Dois Nove Arquitetura & Consultoria, dos arquitetos José Maria Coelho Bassalo e Flávio Campos do Nascimento. A feira estava situada em meio às vias, de forma irregular no meio urbano, e para validar a intervenção, seria necessário o remanejamento para um local onde a feira pudesse continuar com a mesma relevância que tinha no seu local de origem, segundo Bassalo e Nascimento (2014).

Figura 23 – Feira de Ananindeua antes da intervenção.



Fonte: <http://taluanearq.blogspot.com.br/2011/09/feira-de-ananindeua.html> > Acesso em 07/05/2018

Assim, definiu-se o lote junto à Prefeitura e os feirantes cadastrados, a fim de determinar algo que continuasse a “sua natureza referencial para a cidade” (BASSALO; NASCIMENTO,

2014). Dessa forma, a escolha por um terreno a 150 metros do antigo local, foi a decisão, o qual é composto por dois lotes e com área total de 3444,27 m<sup>2</sup>, e formato triangular.

Portanto, a planta da nova feira se dá por meio de um triângulo retângulo, com a tipologia de pavilhão, segundo Bassalo e Nascimento (2014), a qual se compõe através de uma extensão de cobertura em tensoestrutura (Figura 24), com área de 3127,15 m<sup>2</sup>. A grande cobertura é um elemento que dá imponência ao conjunto arquitetônico, fundamentada por elementos estruturais em aço, e apresenta-se totalmente independente das composições edificadas de dentro da feira.

Figura 24 – A tensoestrutura no contexto do entorno.



Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/623364/feira-da-cidade-meia-dois-nove-arquitetura-e-consultoria/53b18e37c07a80eb1c000197> > Acesso em 07/05/2018

A organização espacial do pavilhão se divide por quatro tipos de pontos de vendas, os quais devem atender a um total de 354 barracas, além de espaços para administração e gerência da feira, depósitos e depósito de lixo, e banheiros públicos (Figura 25). A configuração interna, se apropriando das questões funcionais da forma, se dá por meio dos catetos e hipotenusas, aliados ao melhor posicionamento em relação às vias, em que nos catetos posicionou-se os boxes fechados, deixando a parte da hipotenusa, posicionada na Avenida Arterial, de forma mais livre, com as ilhas e barracas (Figura 26), dando mais visibilidade à obra, segundo os arquitetos em memorial descritivo.

Figuras 25 e 26 - Disposição dos elementos dentro do pavilhão e Configuração espacial



Fonte: [http://www.meiadoisnove.com.br/memorial\\_feiradacidade.pdf](http://www.meiadoisnove.com.br/memorial_feiradacidade.pdf) > Acesso em 07/05/2018

Dentre os tipos de estruturas específicas destinadas aos diversos modelos de vendas, tem-se (Figura 27): o box fechado (lojas), com 8m<sup>2</sup> de área/cada; box aberto (peixe e lanche), com 4,25m<sup>2</sup> de área/cada e espaços para pia e refrigerador; ilha para venda de caranguejo, com tanques e pontos de água para lavagem, além de expositor de mercadorias; e a banca de feirante, que variam de acordo com o tipo de venda (Figura 28).

Figura 27 – Panorama geral da feira.



Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/623364/feira-da-cidade-meia-dois-nove-arquitetura-e-consultoria/53b18e37c07a80eb1c000197-feira-da-cidade-meia-dois-nove-arquitetura-e-consultoria-foto> > Acesso em 07/05/2018



Figura 28 – Boxes e barracas.



Fonte: [http://www.meiadoisnove.com.br/memorial\\_feiradacidade.pdf](http://www.meiadoisnove.com.br/memorial_feiradacidade.pdf) > Acesso em 07/05/2018

Assim como no complexo do Ver-o-Peso, a intervenção urbana e arquitetônica na “Feira do Quatro” tinha como finalidade a desobstrução do espaço urbano ocupado, através da qualificação das atividades existentes, bem como a reinserção do mercado de rua. Dessa forma, a feira pensada enquanto elemento urbano efêmero “um evento não permanente” (BASSALO; NASCIMENTO, 2005, p. 15), os arquitetos utilizam da mesma tipologia construtiva baseada na ideia de pavilhão, causando impacto e intervindo no contexto local, assim como a justificativa pelo nome dado “Feira da Cidade”, representando algo de suma importância para a população local.

Por fim, os projetos pesquisados e analisados expõem condições condizentes com os aspectos e conceitos apresentados no capítulo 01, bem como com a área de estudo. E, a fim de visualizar essa correspondência formulou-se um quadro com os recursos e soluções projetuais apreendidos (quadro 02).

Quadro 02 – Apreensões projetuais de acordo com o referencial teórico.

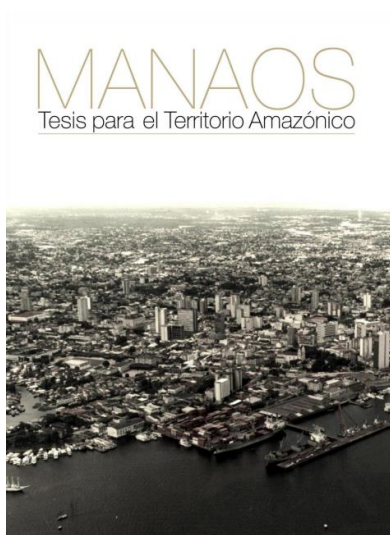
<b>DIRETRIZES PROJETUAIS APRESENTADAS NO CAPÍTULO 01</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Propor uma estrutura local e regional para o espaço inserido em uma rede urbana;</li> <li>- Utilizar as atividades existentes no espaço como alternativa de intervenção;               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dar ênfase a afirmação material e simbólica cultural;</li> </ul> </li> <li>- Projetar os espaços socialmente aprazíveis a partir da dimensão material e simbólica apresentada pelos usuários;               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inserção de atividades nos espaços;</li> </ul> </li> <li>- Projetar elementos arquitetônicos de utilização temporária, efêmera e versátil</li> <li>- Intervir no espaço atendendo aos requisitos visuais, funcionais e comportamentais               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Instalar mobiliário urbano e arquitetura versáteis;</li> <li>- Propor edificações de arquitetura atraente, convidativa e inclusiva;                   <ul style="list-style-type: none"> <li>- Qualificar e estruturar espaços transitórios;</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>- Características arquitetônicas: transparência, textura, detalhes e diversidade de funções;               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Propor usos combinados, práticas econômicas e sociais</li> </ul> </li> <li>- Promover diversidade funcional, física, estética, sensorial, cultural;               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Promover as atividades comerciais de rua;</li> </ul> </li> <li>- Instalar uma esplanada de feiras livres, com abrigo para guardar os carrinhos ambulantes.</li> </ul>	
<b>APREENSÕES PROJETUAIS</b>	
Complexo do Ver-o-Peso e Feira do Açaí – Belém/PA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- O projeto visou a melhoria das condições urbanas do entorno e de trabalho para os feirantes, preservando as práticas existentes no espaço, e promovendo a inclusão social e cultural;</li> <li>- Reinsereu o rio na paisagem e no cotidiano da cidade;</li> <li>- A solução arquitetônica da feira do Ver-o-Peso em tipo pavilhão, além de trazer uma concepção contemporânea ao contexto, resolve a organização da configuração da feira;</li> <li>- O planejamento da área aliado ao projeto de intervenção previu diversas atividades;</li> <li>- A estruturação da área da Feira do Açaí, permitiu o uso para outras logísticas portuárias de pequeno porte para além da feira;</li> <li>- A organização da feira do açaí, em que os paneiros são dispostos no chão empilhados;</li> <li>- O Ver-o-Peso expressa a cultura ribeirinha de forma simbólica, e os processos de intervenções mantiveram e qualificaram essa mostra da cultura.</li> </ul>
Feira do Açaí – Afuá/PA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A localização estratégica e o local como grande produtor do fruto do açaí, recebe o suporte do poder municipal para promover e estruturar cada vez mais a comercialização do produto;</li> <li>- As características arquitetônicas da feira apresentam versatilidade para a realização da atividade principal (venda de açaí) e também ser utilizada em outros momentos;</li> <li>- A forma como o açaí é vendido, de forma livre no assoalho, que representa uma unidade de como é vendido em outros locais também.</li> </ul>
Feira da Cidade – Ananindeua/PA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- O local de implantação da feira era um aspecto vital para a intervenção;</li> <li>- O projeto visou inserir a feira no contexto urbano, de modo a melhorar as condições de trabalho dos feirantes e a área em que estava inserida;</li> <li>- A tipologia arquitetônica da feira é em pavilhão, com uma grande cobertura que permite uma configuração interna independente, com partes construídas em blocos, boxes e barracas;</li> </ul>

## 2.2. REFERÊNCIA PROJETUAL

### 2.2.1. Ensalada de frutas – Manaus/AM

O referencial em questão é um ensaio parte de um conjunto de teses organizadas e produzidas no programa S.O.S Cidades (Figura 29), que de acordo com o site “Taller (oficina) Sudamerica Arquitectura”, da Universidade de Buenos Aires, é uma ONG que realiza eventos em cidades Sul-americanas, a fim de conhecer as realidades urbanas e estudar soluções para resolver os problemas enfrentados por essas cidades. Os eventos reúnem arquitetos e urbanista e estudantes, que produzem conteúdo científico e projetuais como resposta às visões apreendidas sobre os lugares no período do evento.

Figura 29 – Capa da produção com os nove projetos para Manaus.



Fonte: [https://issuu.com/nahuelrecabarren/docs/manaos\\_tesis\\_para\\_el\\_territorio\\_ama\\_d1d4208b12db22](https://issuu.com/nahuelrecabarren/docs/manaos_tesis_para_el_territorio_ama_d1d4208b12db22) >  
Acesso em 07/05/2018.

A 10ª edição deste evento, em 2012, ocorrida em Manaus (Figura 30), obteve nove projetos de intervenção, próximo a corpos hídricos, provindos de componentes da Universidade de Córdoba – Argentina. As teses se configuram como uma previsão à um futuro próximo para o território Amazônico, onde estão instaladas uma diversidade de atividades, serviços e infraestrutura. A premissa do projeto, de acordo com a equipe do “Taller Mediterraneo” (organizadores do livro), é propor programas arquitetônicos que permitam relação entre cidade-rio, através de plataformas flutuantes que dê funcionalidade, tendo em vista o regime das águas na região (Figura 31).

Figura 30 – Área em que foi idealizado o projeto.



Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/764444/salada-de-frutas-a-dissolucao-entre-infraestrutura-arquitetura-e-territorio-urbano/55101e4be58eceb270000284> > Acesso em 07/05/2018.

Figura 31 – Projeto Ensalada de Frutas, plataforma flutuante.



Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/764444/salada-de-frutas-a-dissolucao-entre-infraestrutura-arquitetura-e-territorio-urbano/55101ddee58eceb270000283> > Acesso 07/05/2018.

De acordo com Valencia (2015), o projeto “Ensalada de frutas” foi o primeiro lugar no Holcim Awards América Latina, o projeto data o ano de 2014, concepção dos arquitetos Patricio Cuello, Iván Báez, Alejandro Alaniz e Christian Barrera, do escritório Taller Mediterráneo, Arquitectura 6A, Universidad Nacional de Córdoba. A proposta é de um porto flutuante, em uma plataforma com 40.000m<sup>2</sup>, programa arquitetônico misto, dispendo de porto de carga e passageiros, mercado, circuito gastronômico, equipamentos recreativos, estacionamento e via de acesso para carros pesados até a plataforma, para o escoamento do que é desembarcado do porto (Figura 32).

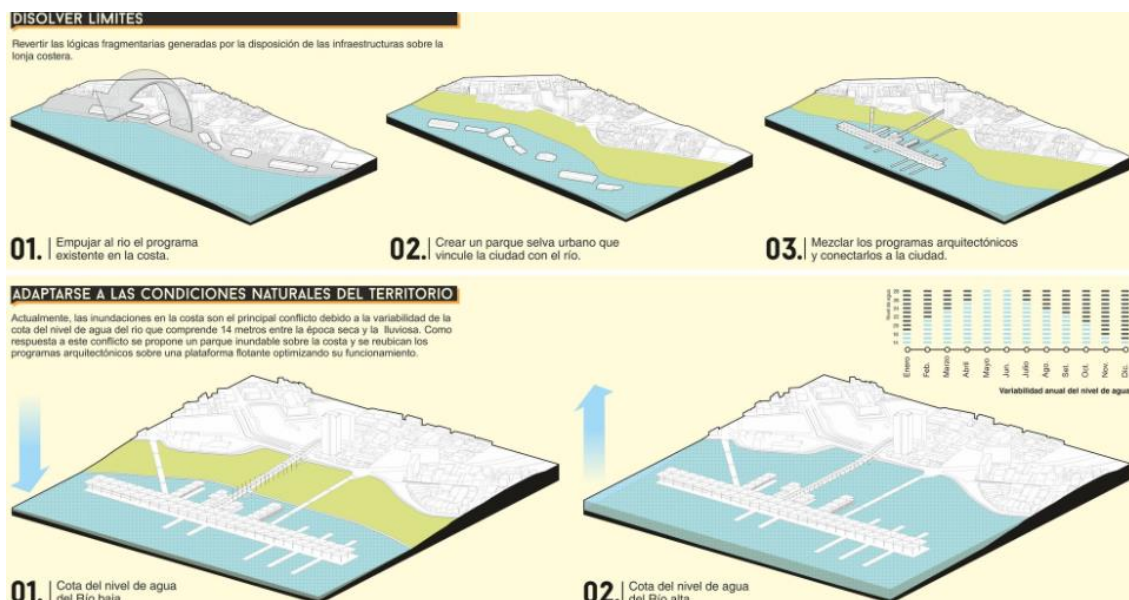
Figura 32 – Atracadouros flutuantes de desembarque de carga e estacionamento.



Fontes: <https://www.archdaily.com.br/br/764444/salada-de-frutas-a-dissolucao-entre-infraestrutura-arquitetura-e-territorio-urbano/55101e16e58ece15110002a5> > Acesso em 07/05/2018.

A justificativa para a intervenção multifuncional, segundo Báez et. al., é uma resposta ao território urbano do século XXI, em que o processo fragmentado e extenso que a cidade enfrenta não são mais eficientes, uma vez que as dinâmicas que ocorrem no território devem ser múltiplas e inclusivas, que integrem as atividades e funções, assim como integrar cultural e socialmente. Dessa forma, essas premissas abordadas apresentam-se como utópicas, por levar muitos elementos urbanos para uma grande área construída sobre o rio, como mostra a figura 33, abarcando diversas funções, o que pode gerar impactos ambientais e urbanos negativos.

Figura 33 – Diagramas de partido arquitetônico e urbanístico da intervenção.



Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/764444/salada-de-frutas-a-dissolucao-entre-infraestrutura-arquitetura-e-territorio-urbano/55102140e58ece15110002a9> > Acesso em 07/05/2018.

No entanto, no que tange a composição construtiva, materiais e técnicas utilizadas para o funcionamento da plataforma de acordo com o regime do rio e o microclima regional, o

projeto arquitetônico se torna viável. A questão portuária para o transporte de cargas e a existência de estacionamento na plataforma, torna a logística mais eficiente (Figura 34).

Figura 34 – Dinâmica de desembarque de produtos na plataforma flutuante.



Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/764444/salada-de-frutas-a-dissolucao-entre-infraestrutura-arquitetura-e-territorio-urbano/55101ebee58ece15110002a6> > Acesso e 07/05/2018.

Assim, a estrutura de sustentação da plataforma flutuante é dividida em módulos, de 20,0 X 40,0 metros, de material composto por células de concreto armado, que são utilizados para a construção de portos de lazer e marinas. Esse material consiste em um sistema modular flutuante, denominado pontões, e são fabricadas no local de implantação (KLINK, 2005) (Figura 35).

Figura 35 – Corte esquemático, estrutura flutuante.



Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/764444/salada-de-frutas-a-dissolucao-entre-infraestrutura-arquitetura-e-territorio-urbano/55101ebee58eceb270000287> > Acesso em 07/05/2018.

Além disso, dispõe do uso da planta livre com alguns blocos que abrigam o programa, com uma grande cobertura como abrigo às chuvas intensas da região e dispositivo de proteção solar, outra questão a ser ponderada. A estética e plástica da obra se dá pelo uso de materiais como o aço e a madeira, que apresentam uma composição estrutural e uma concepção arquitetônica contemporânea e regional. Assim, possibilita um espaço aberto e aprazível, permitindo espaços de integração com o rio (Figura 36).

Figura 36 – Planta livre e uso de madeira e aço.



Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/764444/salada-de-frutas-a-dissolucao-entre-infraestrutura-arquitetura-e-territorio-urbano/55101e98e58eceb270000286> > Acesso em 07/05/2018.

### 2.2.2. Orla do Guaíba – Porto Alegre/RS

A margem do rio Guaíba, Orla Moacyr Scliar, compreende uma extensa área da cidade, estando em um importante eixo viário de conexão, com passeio contínuo e vegetação densa em alguns perímetros. Esta orla compreende uma área portuária, um edifício histórico (centro cultural usina do Gasômetro), o mirante Olhos Atentos, área para prática de esportes, além disso, o local apresenta vista privilegiada para o pôr-do-sol e é o ponto de encontro e contemplação aos finais de tarde, prática que faz parte do cotidiano dos gaúchos (Figura 37).

Figura 37 – Contemplação do pôr-do-sol na orla



Fonte: <https://www.jornaldocomercio.com/site/noticia.php?codn=180392> > Acesso em 24/01/2019

A área passou por um processo de requalificação e revitalização através de ações da prefeitura de retomada do espaço urbano, que estava a tempos sofrendo com o abandono, poluição do corpo hídrico e infraestrutura precária, causando insegurança aos usuários (Figura

38). O início para a intervenção na área foi em 2012, com a apresentação do projeto do escritório Jaime Lerner Arquitetos Associados, que compreendia 1,3 km de extensão, criando um parque urbano para a Orla do Guaíba, que após seis anos em obra, foi entregue em 2018 a primeira etapa.

Figura 38 – Situação da área antes da intervenção.



Fonte: Google Earth

O projeto contempla vários setores da orla, de acordo com a peculiaridade do regime de cheias do rio, das vegetações existentes e em conformação com os tipos de uso e elementos pré-existent (Figura 39). O primeiro trecho, já inaugurado, é composto pelo cais turístico, Usina do Gasômetro, decks de madeira, arquibancadas, mirantes, passarelas, restaurante, bares e lanchonetes. De acordo com Gustafson (2014) o projeto tem o objetivo de recuperar a relação da cidade com o rio Guaíba por meio da intervenção urbanística, arquitetônica e paisagística.

Figura 39 – Plano conceitual da intervenção.

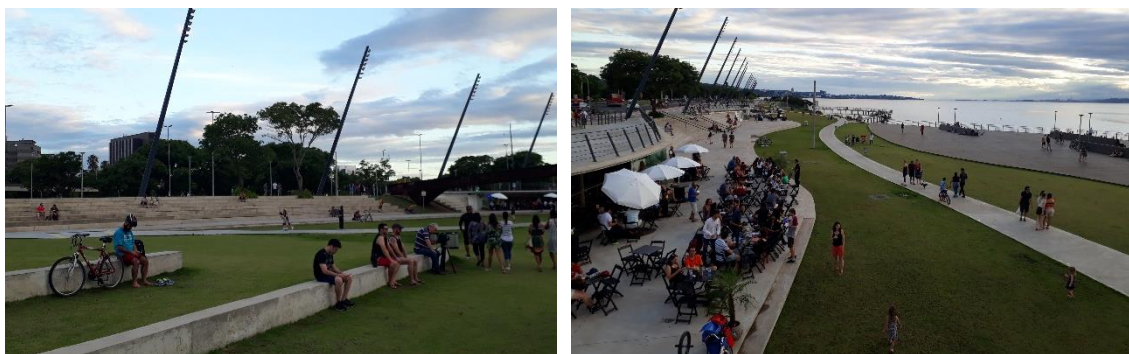


<https://images.sul21.com.br/file/sul21site/2015/03/20150303-proj-orla-poa-esq-projeto-01.jpg> > Acesso 24/01/2019



A grande área de contemplação se divide em vários níveis e mobiliários, espalhados entre gramado, concreto e madeira, todos voltados para o rio. A arquibancada e o mirante são os primeiros contatos de quem adentra a orla/parque, sendo o mirante algo mais passageiro e as arquibancadas são locais de permanência e contemplação, além de ser o acesso (Figura 40). Outros níveis são os bares e lanchonetes, mais a frente os decks de madeira sobre o rio e o gramado seguindo a topografia da área, ambos aproximam mais fortemente a relação com o rio e dispõe de bancos (Figura 41).

Figura 40 e 41 - Primeiros níveis de contemplação e Níveis de contemplação mais próximos ao rio



Fonte: Kuwahara (2018)

Mais próximo aos bares e restaurantes está a Usina do Gasômetro e a frente dela foi projetado um atracadouro público de turismo, composto por uma edificação onde se localiza a bilheteria e uma grande praça aberta em madeira (Figura 42). De acordo com Vieira (2018) a área pode ser utilizada para o estacionamento dos barcos das empresas que fazem os passeios fluviais, algo que já era tradicional na cidade, e só agora ganha o seu primeiro atracadouro público localizado em frente a Usina do Gasômetro, onde inicialmente se dava essa atividade.

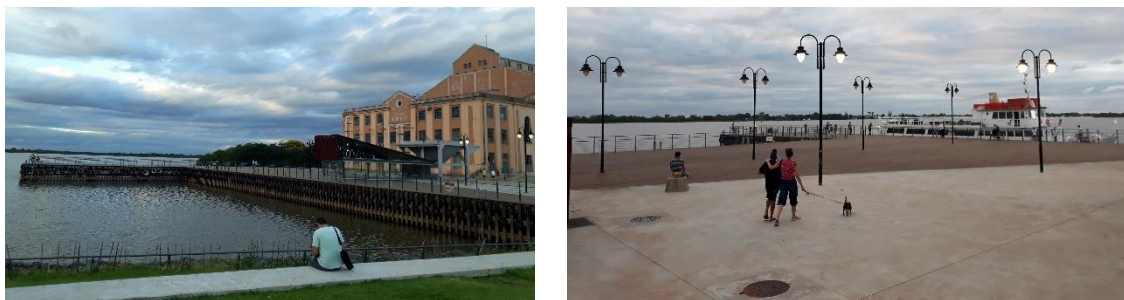
Figura 42 - Área do atracadouro público.



Fonte: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2017/09/fotos-do-alto-veja-como-esta-a-revitalizacao-da-orla-do-guaiba-cj83kotm801m101mjhogn7sds.html> > Acesso em 24/01/2019

A área do atracadouro é um local aberto, todos podem utilizar e acessar, há skatistas, ciclistas e corredores que passam por lá ou permanecem, uma vez que é a área mais calma do parque, além disso há o entorno, seguindo o relevo, e é mais um local bastante utilizado para contemplação (Figura 43). A atividade predominante é a portuária, mas para além do embarque e desembarque também é utilizada para contemplação e lazer (Figura 44).

Figuras 43 e 44 - O atracadouro público visto do entorno e Barco de turismo ancorando.



Fonte: Kuwahara (2018)

O projeto está funcionando de acordo com os objetivos para os quais a intervenção foi proposta, apesar de haver os espaços mais reservados e de público seletivo como o restaurante e os quiosques, a área como um todo é um espaço democrático e as pessoas ocupam da forma que lhes convém. Além disso, a proposta paisagística voltada ao rio apresenta um bom funcionamento, pois todas as atividades realizadas têm o rio como o ponto principal de contemplação.

### 2.2.3. Órgão do Mar – Zadar/Croácia

A orla da cidade, desde a devastação da Segunda Guerra Mundial era um local monótono e sem apropriação pública sobre o espaço, uma vez que passou por uma breve reconstrução que compreendia um muro sobre a margem, segundo Taylor-Foster (2015). E em 2005 o arquiteto Nikola Basic apresentou o *Sea Organ*, que tem seu significado através da emissão de sons musicais por meio das ondas do mar sobre uma escadaria com 70 metros de comprimento, a qual cumpre a função de um instrumento musical (Figura 45).

Figura 45 - Escadaria que abriga o órgão do mar.



Fonte: <https://jornalggn.com.br/blog/luisnassif/o-orgao-do-mar-na-cidade-de-zadar-na-croacia> > Acesso em 25/01/2019

Este projeto foi aplicado para atrair as pessoas ao lugar através da música, e além dessa principal atração da orla, a grande área de passeio margeando o mar trouxe um novo espaço público para a população local (Figura 46), bem como turistas pela visibilidade desta grande obra, que repercutiu mundialmente como o primeiro órgão musical natural (TAYLOR-FOSTER, 2015).

Figura 46- Orla de Zadar.



Fonte: <https://www.azamarclubcruises.com/int/zadar-croatia-cruises> > Acesso em 25/01/2019

Além da função de instrumento musical, as escadarias também são utilizadas para o banho de mar, em que as pessoas se apropriaram da estrutura para diversos fins, sendo as escadarias um convite que leva até a água. É uma local de permanência, que atrai usuários para usufruir das múltiplas funções da grande escadaria que também serve de arquibancada para a contemplação do mar e do pôr-do-sol, bem como de suporte para os banhistas (Figura 47).

Figura 47 - Banho de mar e contemplação na escadaria.



Fonte: <https://br.depositphotos.com/169528640/stock-photo-sea-organ-in-zadar-croatia.html> > Acesso em 25/01/2019

Os projetos apresentados têm soluções, materiais, técnicas construtivas, e conceitos que podem ser adaptados e empregados no projeto, em que o principal ponto das intervenções são poder possibilitar vitalidade aos espaços públicos e trazer qualidade através de soluções que convidam ao uso. A partir disso, formulou-se também um quadro síntese dos recursos projetuais que vão influenciar na proposta (quadro 03).

Quadro 03 – Síntese das soluções projetuais apreendidas.

RECURSOS PROJETUAIS	
Ensalada de frutas – Manaus/AM	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plataforma com programa arquitetônico misto (porto, mercado, lazer e estacionamento);</li> <li>- Estrutura modular flutuante em célula de concreto;</li> <li>- Atracadouros que facilitam a logística de embarque e desembarque;</li> <li>- Madeira como material construtivo predominante;</li> <li>- Espaço aberto.</li> </ul>
Orla do Guaíba – Porto Alegre/RS	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A paisagem, o rio e as atividades como princípio conceitual do projeto;</li> <li>- Espaço urbano de ocupação espontânea e encontros;</li> <li>- Níveis de contemplação e interação com o rio através dos seguintes elementos: arquibancada, gramado, bancos e deck de madeira e atracadouro público.</li> </ul>
Órgão do Mar – Zadar/Croácia	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Elemento dinâmico em meio ao passeio da orla;</li> <li>- Escadaria para banho de mar e contemplação.</li> </ul>

Fonte: Kuwahara (2019)

### 3. LEITURA URBANA DA RAMPA DO AÇAÍ

A área de estudo apresenta poucas pesquisas específicas sobre os aspectos que envolvem a vida cotidiana do espaço, bem como um histórico restrito sobre a construção de fato da rampa que dá nome ao lugar. No entanto, o referencial teórico exposto na seção 1.1 Macroescala, apresentou o contexto e identificou a predominância desses espaços no cenário Amazônico, assim como a afirmação, relevância e significância da rede urbana na Amazônia, que equivale a realidade observada no espaço em questão, com a paisagem composta por um misto entre feira e porto, ambos de forma improvisada em um espaço metropolitano de orla, totalmente estruturado para atender ao lazer.

A pesquisa sobre o histórico parte da extensão da faixa de orla para se chegar ao que de fato consolidou aquele espaço. Análise de documentos oficiais, revisão bibliográfica e entrevistas com órgãos públicos e com os trabalhadores mais antigos da feira, foram os recursos utilizados para a formulação do histórico. O espaço apresenta múltiplas atividades, para tanto a seção 1.2 Mesoescala trouxe ferramentas de análises que foram postas em prática na realização das pesquisas a campo.

A pesquisa teve um caráter descritivo e empírico, com observações diretas de forma sistemática, programada e comportamental, em três horários do dia, de forma intercalada, e em duas estações do ano (inverno e verão), o que permitiu compreender a complexidade da interação no espaço e a dinâmica existente. Com isso foi possível produzir diário de campo, mapeamentos e fotografias, a fim de documentar para a formulação do referencial.

Além disso, entrevistas abertas, semiabertas e fechadas, conversas e questionários com trabalhadores, compradores da feira, e usuários do espaço fizeram parte da caracterização do espaço e rede urbanos, suas atividades, bem como as demandas para a posterior intervenção (Apêndice 01 e 02). O contato com as pessoas não contou com o uso do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, pois poderia interferir no caráter da comunicação e nas possíveis respostas, assim, optando pelo caráter mais empírico e informal de conversa com os entrevistados. Outra observação sobre a pesquisa a campo é a dificuldade na aplicação dos questionários, pois poucas pessoas aceitaram participar da pesquisa, não obtendo-se dados suficientes para uma amostragem, e sim, apenas informações semelhante às entrevistas.

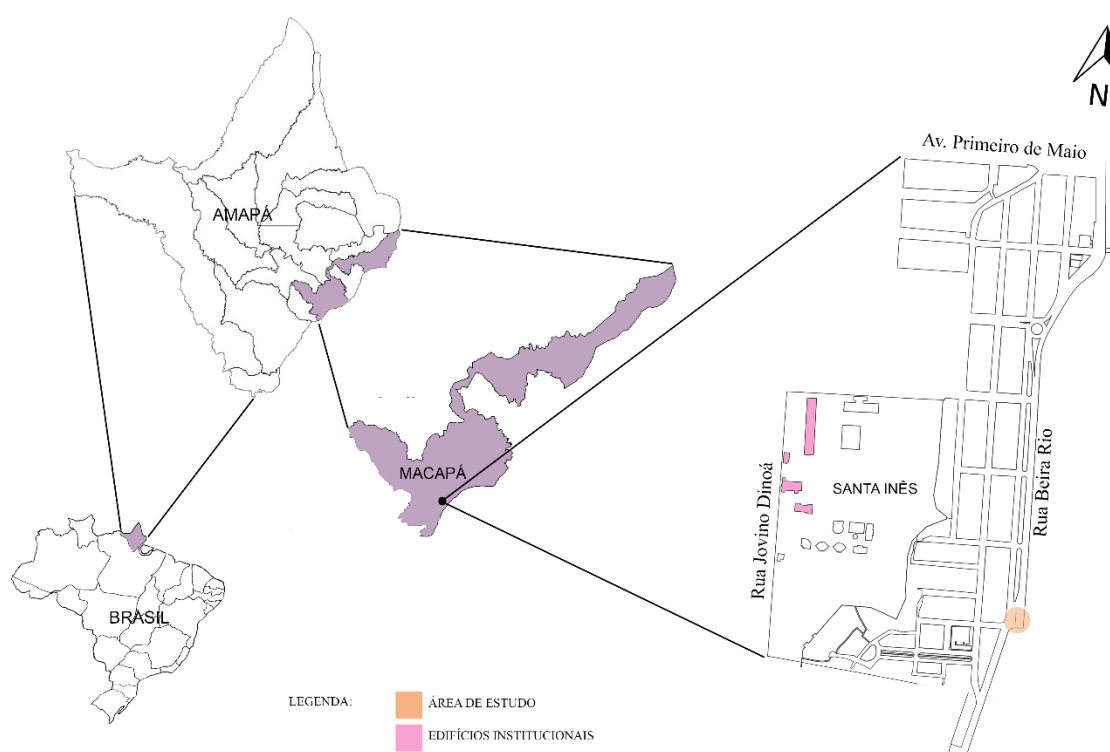
### 3.1. MACROESCALA: REDE URBANA E CONTEXTO

#### 3.1.1. Localização

A área de estudo está inserida no bairro Santa Inês, localizado às margens do Rio Amazonas e dá nome à faixa de orla compreendida nele, Orla do Santa Inês. Segundo o Plano Diretor do município, está situado na divisa entre o centro e a zona sul da cidade de Macapá-AP, Brasil, composto segundo o censo 2010 do IBGE, por uma população de 5.847 habitantes.

Possui traçado regular, em malha, seguindo o traçado primário da cidade, sendo os limites à norte a Avenida Primeiro de Maio, à leste a Rua Beira Rio e à oeste a Rua Jovino Dinoá. O conjunto habitacional Mucajá está inserido no bairro, bem como edificações institucionais como a Polícia Militar do Amapá, o SAMU e o Super Fácil (Figura 48).

Figura 48 – Localização geográfica.



Fonte: Kuwahara (2018)

#### 3.1.2. Contexto histórico

A área compreendida pela atual orla do Santa Inês (Figura 49), localizada à margem do Rio Amazonas, cidade de Macapá, estado do Amapá é o ponto de referência para as considerações históricas acerca da área de estudo. O processo de consolidação do território existente passou por diversas alterações motivadas pelo crescimento e urbanização da cidade,

os quais foram influenciados pelos diversos fatores externos, os quais foram apontados na seção 1.1.2 sobre a produção espacial na Amazônia.

Figura 49 – Orla de Macapá.



Fonte: Kuwahara (2018)

O marco principal da fundação da cidade é a Fortaleza de São José de Macapá, localizada na área costeira, que segundo Brito e Cantuária (2014), foi onde ocorreram as ocupações primárias. “O canal existente ao lado do forte (Figura 50) servia de Doca para atracação de embarcações sendo um misto de porto e mercado já que era neste local que a Vila se abastecia” (BRITO; CANTUÁRIA, 2014, p. 4).

Figura 50 – Canal da Doca da Fortaleza.



Fonte: <https://porta-retrato-ap.blogspot.com.br/2013/05/macapa-nos-anos-50.html> > Acesso 17 de abril de 2018

Em meados da década de 60, século XX, houve o surgimento de alguns bairros e dentre eles o aglomerado da Vacaria (fazenda que abatia gado), o atual Santa Inês, segundo Tostes (2006). E ainda, onde hoje compreende a cidade de Macapá, era o local mais estruturado urbanisticamente dentre os assentamentos, uma vez que “[...] as cidades constituídas quase que de uma rua principal, geralmente beira de cais [...]” (TOSTES, 2006, p. 46) apresentavam maior interação externa e recebia mais informações materiais e imateriais por meio do transporte

aquaviário, o que denota o crescimento da cidade a partir da costa do Rio Amazonas, tendo como principal transporte o barco e as atividades mercantis à margem.

Alguns planos urbanísticos produzidos para o Estado, mais principalmente para o município de Macapá, descreveram o contexto da cidade e apresentaram propostas. Desta forma, o Plano Urbanístico da GRUMBILF (1958) mencionou sobre a situação portuária e a orla da cidade, em que o lazer estava baseado nas atividades que envolviam a atual orla, como o banho de rio, pesca e futebol, praticados pela extensão do cais. Além disso, a GRUMBILF também considerou o fluxo fluvial, que era utilizado para o transporte de mercadorias destinadas das ilhas, de outros Estados ou do exterior.

Um fator também importante para a cidade de Macapá é o tráfego fluvial ou o movimento das embarcações fluviais, no momento ainda o meio de transporte mais usado para as mercadorias, provindas do interior do território, das ilhas, dos estados vizinhos e do exterior. As docas atuais, já não comportam o movimento atual das embarcações (...) O desembarque das mercadorias em docas improvisadas, sujeitas às marés e, portanto, só praticáveis com a enchente, requerem quanto antes instalações mais condizentes com as necessidades atuais, cada vez mais progressivas (GRUMBILF DO BRASIL, 1959, p. 44)

Assim, foi instituída, nesse Plano, a necessidade de se construir um trapiche com uma praça coberta para a carga e descarga das mercadorias, e que dragasse uma longitude permitindo a atracação também na vazante. O Trapiche Eliézer Levi (Figura 51) foi construído para atender a essa demanda de passageiros e cargas, o qual era o principal porto do Estado, segundo Silva (2017).

Figura 51 – Trapiche Eliézer Levi.



Fonte: <http://casteloroger.blogspot.com.br/2011/04/patrimonios-do-amapa-o-trapiche-eliezer.html> > Acesso em 23/04/2018

Para a exportação do manganês pela empresa ICOMI (Indústria e Comércio de Minérios s/a), no município de Santana, é instalada uma estrutura portuária, que coincidiu com o início do planejamento para o desmembramento de políticas voltadas igualmente para Macapá e



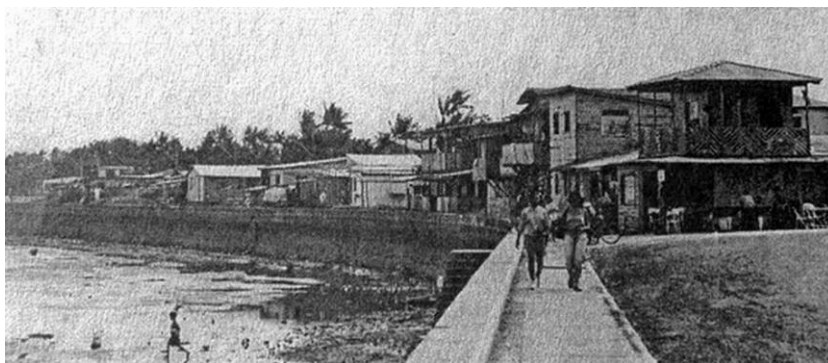
Santana, bem como a separação dos municípios na década de 80, século XX, segundo Silva (2017). A partir dessas condicionantes, o porto principal é passado para o Porto de Santana, e ainda, a condição de Território Federal do Amapá para Estado desestabiliza a economia da cidade de Macapá, devido ao crescimento populacional e as responsabilidades financeiras repassadas à um governo local.

Ao passo que o município de Santana começa a receber uma série de investimentos econômicos devido às potencialidades portuárias. A criação da área de Livre Comércio entre Macapá e Santana e os investimentos da SUFRAMA (Superintendência da Zona Franca de Manaus) para a urbanização alcançaram de forma significativa as mudanças nos aspectos socioeconômicos e na produção do espaço urbano. “O período também firmou, em definitivo, as cidades de Macapá e Santana como entreposto comercial para as cidades do interior do estado e da região ribeirinha do Pará” (SILVA, 2017, p. 31).

A cidade de Macapá como área de atuação da SUFRAMA, foi alvo dos investimentos de infraestrutura de urbanização para a costa, onde foi consolidada a Orla do Santa Inês, em que a obra denominada “Infraestrutura turística da Orla de Macapá – Bairro Santa Inês” (SANTOS, 2016, p.156) recebeu R\$ 1.739.195,45 da SUFRAMA. Dessa forma, é possível analisar o início de planejamento com finalidades de lazer e turismo para a área, sem, contudo, levar em conta as multiterritorialidades existentes.

Assim, esse processo de urbanização interferiu nas atividades que ocorriam popularmente na área como o banho de rio e a aportagem de pequenas embarcações, devido ao desenvolvimento turístico dado à área e drenagem da praia do remanso (Figura 52). Os principais elementos concebidos foram, de acordo com Brito e Cantuária (2014) muro de arrimo, expansão da via margeando o rio, canteiros paisagísticos com quiosques e mobiliário urbanos.

Figura 52 – Praia do Remanso.



Fonte: <https://porta-retrato-ap.blogspot.com.br/2014/05/do-fundo-do-bau-santa-ines-fazenda-que.html> > Acesso em 03/05/2018

Além das informações oficiais, obteve-se dados históricos através de entrevistas abertas e fechadas *in loco* e na SEINF (Secretaria de Estado da Infraestrutura do Amapá), a fim de apurar as origens da atividade e dos produtos, dinâmica, rendimento e demandas. As informações dadas por trabalhadores mais antigos da área, apontam a existência longínqua da prática de ancoragem e venda de produtos no espaço, mesmo antes de haver a rampa, em um trapiche de madeira denominado Boa Vista, onde ainda era a vacaria e praia do remanso.

As informações obtidas na Secretaria de infraestrutura do Estado do Amapá datam a construção da rampa do açaí em meados da década de 80, século XX, no governo de Annibal Barcellos (1979-1985 e 1991-1995), sendo essa a época do planejamento embelezador para a orla. As intervenções ocorridas com o passar do tempo mostram as modificações territoriais e urbanísticas ocorridas em função das visões externas (turistas e grandes empreendimentos) em detrimento do interno (população local e das ilhas).

O processo completou-se no final da década de 1990, quando se observou a consolidação do bairro Santa Inês como área turística e de lazer, composta principalmente por bares, onde o maior atrativo é a vista para o rio (BRITO; CANTUÁRIA, 2014, p. 9).

Ainda, anos mais tarde tem-se a construção dos atracadouros de concreto na orla, os quais, segundo Brito e Cantuária (2014) são denominados popularmente de rampas do Santa Inês. Assim, tem-se a consolidação, no território da cidade, de uma rede hidroviária já estabelecida entre a capital e as ilhas do Pará, com o transporte de passageiros e cargas.

Como exposto, a atividade de comércio à margem do Rio é antiga e sempre esteve presente na área em que compreende o objeto de estudo, bem como a intrínseca paisagem ribeirinha. Esse cenário fez parte da base da ocupação na região costeira da cidade, que fora retirada, segundo Brito e Cantuária (2014), para a modernização da faixa costeira.

Mas a existência de feiras livres, observadas por Santos (2012), através da chegada das embarcações, mostra um cotidiano típico, “[...] o ‘bate papo’ dos ribeirinhos com os atravessadores e consumidores, os quais em grande maioria são de origem das próprias ilhas [...]” (SANTOS, 2012, p. 225). Assim, a Rampa do Açaí pode ser analisada e observada como uma paisagem de importância cultural e que impulsiona a economia do açaí na região Amazônica, em que “Tudo isso mantém vivo a face ribeirinha na e da cidade; que começa a querer ganhar status de grande e moderna” (SANTOS, 2012, p. 225).

### 3.1.3. A rampa do açaí como estrutura regional da rede urbana

A circulação e fluxo de pessoas e mercadorias diariamente, articula uma rede geográfica, tendo como ponto de ações a rampa do açaí, considerada nesse estudo como espaço intra-urbano. Os deslocamentos se constituem a partir de comunidades ribeirinhas até os núcleos urbanos, a fim de escoar a produção e procura por serviços, em que consolida um movimento pendular.

A primeira parte das entrevistas realizadas tinha como objetivo compreender a logística e dinâmica da feira e portuária, com permutas sobre os trabalhadores, rendimento diário, local de origem do produto, compradores e etc. Essas características questionadas e expostas vão corresponder aos critérios de afirmação de rede urbana amazônica colocado por Corrêa (2006), apresentado no capítulo 01, com as condicionantes e elementos atuantes no espaço.

Sendo o fruto do açaí produto típico produzido, predominantemente na região Amazônica, mais especificamente estado do Pará (Quadro 04), de acordo com dados do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (2015), a existência de pólos para a distribuição do produto é de extrema relevância para a movimentação do fluxo dessa produção extrativista. Ainda, segundo o instituto, a produção nacional rendeu 202 mil toneladas, que é compatível a R\$ 409,7 milhões, não representando o registro total da produção.

Quadro 04 – Quantidade e valor do açaí produzido/unidade de federação (2013).

Unidades da Federação	AÇAÍ	
	Quantidade (t)	Valor (1 000 R\$)
Brasil	202 216	409 698
Norte	189 379	393 537
Pará	111 073	291 991
Amazonas	71 783	93 417
Acre	3 050	2 792
Amapá	2 036	2 514
Rondônia	1 435	2 820
Roraima	1	3
Nordeste	12 837	16 161
Maranhão	12 837	16 161

Fonte: IBGE (2015).

Além disso, é possível observar que o Amapá não é um produtor influente para tamanha relevância da produção na região, no entanto, apresenta-se nessa composição na condição de

estrutura regional que recebe a produção e movimentação do fluxo de distribuição do produto. Isso se dá devido à proximidade estratégica da capital com as ilhas paraenses, o que favorece na logística de escoamento da produção.

Em se tratando de forma mais específica do eixo norte, verifica-se que a rede urbana da Amazônia Setentrional Amapaense (ASA) através da cidade de Macapá polariza todo o estado do Amapá e ilhas da porção oeste/noroeste do Arquipélago do Marajó no Pará (SANTOS, 2012, p. 102).

Assim, o consumo do açaí, típico e tradicionalmente aliado à cultura da população amazônica, ganhou reconhecimento no mercado nacional e posteriormente internacional, segundo o SEBRAE (2015), esse fato se deu na década de 90, do século XX. Dessa forma, o produto começa a ser exportado, respondendo a demandas mais sustentáveis e menos aliadas ao extrativismo madeireiro, e sim de um produto extraído das palmeiras do açaí, “[...] cabe acrescentar que essa notória demanda gerou um grande benefício econômico e ecológico para a população regional, pois implicou no uso de práticas sustentáveis na região” (SEBRAE, 2015, p. 8).

No espaço aqui estudado, a rampa, é o ponto de articulação entre o produtor e o consumidor final, bem como para a demanda de serviços das ilhas, por apresentar uma localização com condições de deslocamento por eixo viário e fluvial. Dessa forma, concentram-se vários vendedores que dispõem do mesmo produto na rampa, apresentando uma livre concorrência aliada a uma demanda plena que consegue atender o objetivo de venda previsto, caracterizando a rampa como um polo estratégico de comercialização do açaí.

As dinâmicas de fluxo de capital são intensas, envolvendo diversos agentes sociais que trabalham na feira, comércios do entorno e compradores. De acordo com as entrevistas<sup>4</sup>, constatou-se as quantidades de açaí que são vendidas diariamente, o valor da saca e o público que compra. Para a obtenção dos dados quantitativos desta parte da pesquisa, utilizou-se a contagem e as entrevistas.

O valor da saca varia de R\$ 150 a R\$ 210, sendo que a quantidade trazida ao dia varia de 10 a 50 sacas/vendedor. Fazendo a contagem de vendas por dia, foi possível observar que varia de 14 a 24. Fazendo a média e multiplicando, tem-se a representatividade de um rendimento diário total da feira, que em média é de R\$ 64.800, para mais, em que cada venda fatura em média, aproximadamente R\$ 2.700, dados apenas do açaí.

Além disso, as relações de trabalho são as mesmas já expostas no capítulo 02, seção 2.1.1, presentes na Feira do Açaí de Belém, em que ao chegar ao local, os atravessadores ou

---

<sup>4</sup> Visita realizada no dia 06 de abril de 2018 às 05:30, em que realizou-se 5 entrevistas fechadas (ver apêndice 01)

produtores já dispõem de sua equipe de carregadores, moradores da capital, os quais cobram, segundo D.S.S. (Vendedor há 20 anos)<sup>5</sup>, R\$ 10/saca, valor fixo arrecadado para ficar responsável pela venda e carregar as sacas durante a feira (Figura 53).

Figura 53– Equipe de carregadores e vendedores de cada produtor/atravesador



Fonte: Kuwahara (2018)

Segundo relatos<sup>6</sup>, os atravessadores e/ou produtores ao final da feira, recolhem todo o valor arrecadado e compram mantimentos nos comércios do entorno (Figura 54) para levar aos seus locais de origem, em que se observou o carregamento de gasolina, gás e itens alimentícios para os barcos<sup>7</sup> (Figura 55). Essa rotina de consumo dos produtos da capital denota a contribuição da atividade realizada naquele espaço urbano para o fomento do comércio local.

---

<sup>5</sup> Entrevista realizada dia 06 de abril de 2018 às 05:47.

<sup>6</sup> Conversa realizada dia 06 de abril de 2018 às 07:00.

<sup>7</sup> Observação no dia 27 de maio de 2018 às 07:18.

Figura 54 – Comércios e distribuidoras do entorno.



Fonte: Kuwahara (2018)

Figura 55 – Carregamento dos barcos com os mantimentos da capital.



Fonte: Kuwahara (2018)

Além disso, foi possível observar em momentos distintos de visita<sup>8</sup>, duas grandes compras de açaí no local da feira, sendo estas feitas por grandes empresas as quais beneficiam o produto para exportar ou vender à redes de supermercado entre outros.

A primeira foi possível observar a dificuldade do carregamento do açaí no caminhão, o qual estava estacionado de forma indevida (Figura 56), e em entrevista com D.C. (Motorista da empresa “Açaí Vitamate”), afirmou estar levando 800 sacas, mas que em épocas melhores de safra, ele leva 3000 sacas por dia para a fábrica em Santana, a qual exporta para diversas cidades do Brasil. Além disso, o trabalhador da empresa citou na entrevista, os destinos de exportação do produto já beneficiado como polpa, que são: Fortaleza – CE, São Paulo – SP, Rio de Janeiro – RJ, Goiânia – GO, dentre outras.

<sup>8</sup> Visitas realizadas nos dias 09 e 27 de maio de 2018, respectivamente às 05:47 e 06:27.

Figura 56 – Caminhão da empresa Açai Vitamate.



Fonte: Kuwahara (2018)

Na segunda observou-se o carregamento do caminhão que estava estacionado um pouco mais afastado da feira (Figura 57), em que, segundo J.V. (Vendedor de açaí) estava comprando o produto para revender para a Fábrica “Polpa da Amazônia”, a qual beneficia o açaí para vender aos estabelecimentos locais.

Figura 57 – Carregamento de açaí no caminhão do revendedor.

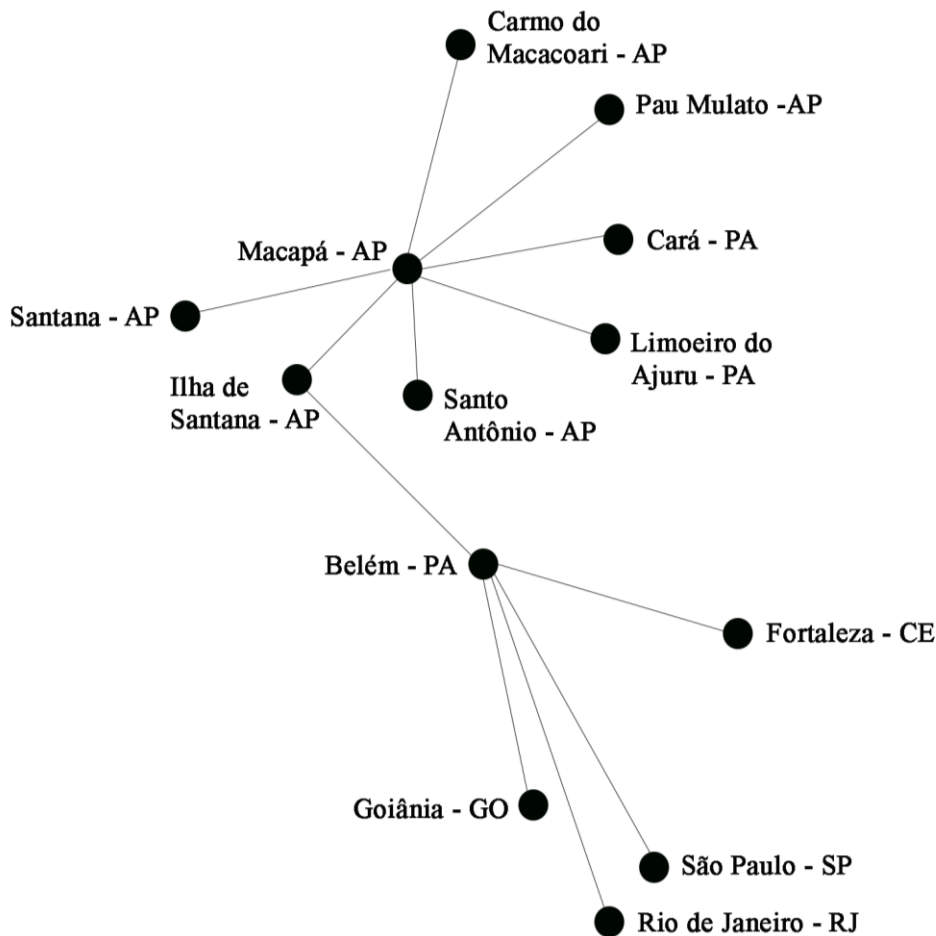


Fonte: Kuwahara (2018)

Por fim, também foi questionado aos trabalhadores da feira<sup>9</sup> a procedência dos produtos comercializados na rampa sendo as origens: Ilha de Cajueira, Cará, Santo Antônio, Pau Mulato e Carmo do Macacoari, dentre outras. Foi possível a produção do mapa da rede urbana (Figura 58) que envolve o espaço intra-regional compreendido pela rampa do açaí, com os polos produtores, o polo distribuidor, o polo exportador e os polos importadores.

<sup>9</sup> Entrevistas realizadas em 06 de abril de 2018, às 06:30 (Ver apêndice 01)

Figura 58 – Redes existentes no espaço da rampa do açaí.



Fonte: Kuwahara (2018)

Nota-se a partir da configuração formada entre os polos e as conexões, a característica de uma rede descentralizada, com várias ramificações e ligações, sem uma concentração de atividades em um único núcleo econômico. De forma distribuída, cada polo apresenta uma função na rede de exportação do açaí, até chegar ao consumidor final.

### 3.2. MESOESCALA: ESPAÇO URBANO

#### 3.2.1. Cotidiano e interação na rampa do açaí

A área estudada se compõe por múltiplas funções e atividades desempenhadas ao longo do dia, e para a descrição e observação da movimentação cotidiana do espaço, utilizou-se a ferramenta do diário de campo, a fim de entender o comportamento do espaço e dos indivíduos que o utilizam, bem como as conceituações colocadas no referencial teórico, serão interpretadas na área de estudo.



O primeiro contato na área ocorreu dia 28 de março de 2018 (quarta-feira), às 05:47, horário da feira, de forma despreocupada, como meio de reconhecimento e aproximação, com observações singelas, sem anotações e fotografias. As visitas posteriores exigiram um olhar sistemático-analítico para as situações observadas, a fim de atentar ao que de fato era importante para a pesquisa, assim como os horários de observação definidos para compreender o espaço temporalmente. As observações em dias e horários distintos possibilitou encontrar diferentes paisagens, atividades e acontecimentos, o espaço se comporta de diferentes formas durante a semana, finais de semana e feriados.

Localizado na faixa de orla da cidade de Macapá, o espaço compreendido pela rampa e calçadas adjacentes faz parte de um conjunto de atividades destinadas ao lazer, onde também se compõe, durante o período matutino, uma feira destinada principalmente a comercialização de açaí. Esta feira ocorre regularmente todas as manhãs, mas a sua ocupação ao longo do dia é de caráter efêmero, pois ocasionalmente há vestígios da feira que ocorrerá no dia seguinte, trabalhadores, desembarque do produto e etc.

A atividade de caminhada todo final de tarde e as atividades de lazer do entorno da rampa, atribuem um regime transitório ao lugar, a orla composta por uma grande extensão de calçada já representa esse caráter. O trânsito entre praças, parques, bares e restaurantes da orla, contribuem para essa atribuição ao espaço da rampa, em que no extremo a norte tem-se a Fortaleza de São José de Macapá e no extremo ao sul, tem-se o complexo do Araxá. E por meio do passeio contínuo, há diversos pontos de atividade públicas e privadas, que funcionam tanto no período diurno quanto noturno, bem como a existência dos atracadouros, os quais dão suporte as atividades portuárias da cidade de Macapá (Figura 59).

Figura 59 – O passeio da orla como uma transição entre as atividades.



Fonte: Kuwahara (2018)

As duas praças ao longo do percurso, bem como os canteiros com parque infantil, mobiliário urbano e quiosques (Figura 60) configuram locais de parada e permanência, mas não há essas práticas próximo ao rio, exceto o futebol de lama que ocorre quando o rio está na vazante (Figura 61). Dessa forma, é possível interpretar os diferentes usos, à um lugar transitório, como as atividades que dão vitalidade ao espaço.

Figuras 60 e 61 - Canteiro com mobiliário urbano e futebol de lama na área.



Fonte: Kuwahara (2018)

Além disso, os finais de semana e feriados são os dias de maior fluxo e movimento, no período vespertino e noturno, quando há uma divisão entre as atividades públicas e privadas, em que as privadas atendem à um público alvo de classe média-alta e as atividades públicas ocorrem em todos os espaços e para todos os públicos ao longo da extensão da orla, onde as pessoas ocupam e os utilizam da maneira que as convêm.

A seguir o diário de campo, composto por fotografias que expressam as situações que foram observadas ao longo dos dias de visitas, ocorridas no período de março a junho de 2018, período de inverno na região (Figura 62). Os registros manifestam o cotidiano vivenciado no espaço, os agentes sociais e as atividades exercidas espontaneamente na rampa e calçadas adjacentes.

Figura 62 – Diário de campo.

## DIÁRIO DE CAMPO

MANHÃ

**SEXTA-FEIRA**

06:47 - Horário de pico da feira, área totalmnete ocupada. Muita conversa, música alta e vendas de vários tipos de produtos

**SEXTA-FEIRA**

09:41 - Término da feira, com permanência apenas dos vendedores ambulantes e várias pessoas conversando, sentadas e em pé passando o tempo. Não havia mais embarcações nem paneiros de açai.

**TERÇA-FEIRA**

10:17 - Movimento atípico após a feira. Chegada de um barco ambulância desembarcando um paciente para uma ambulância local. Neste momento, a rampa estava desobstruída, não havia mais nada da feira.

TARDE

**DOMINGO**

15:00 - Cenário inerte, espaço urbano sem vitalidade. Não havia pessoas utilizando o espaço, nem transitando no entorno (caminhada), nenhuma atividade registrada.

**SÁBADO**

16:42 - Banho de rio e desembarque de açai. Já haviam trabalhadores da feira aguardando a chegada das embarcações com o açai para a feira do dia seguinte, e pessoas utilizando a área para lazer. Havia um carrinho ambulante vendendo frutas.

**DOMINGO**

15:48 - Banho de rio e lavagem de carros. Muitas pessoas utilizando o espaço para lazer, dispersas entre a rampa, o rio e a calçada, pegando sol, etc. Além disso, havia um carrinho ambulante vendendo frutas.

NOITE

**QUINTA-FEIRA**

20:10 - Vida noturna e venda de comidas. Ambulantes se instalam na calçada e dispõem mesas e cadeiras para vender lanches, o local está bastante movimentado com pessoas caminhando, trabalhadores da feira, compradores de açai e contemplando a paisagem.

**QUINTA-FEIRA**

20:12 - Descarregamento de açai. Várias embarcações chegando com o produto e os carregadores já organizando a feira para a manhã do dia seguinte, colocando lona sobre os paneiros para proteger o produto de chuvas e intempéries, e garantindo o espaço da venda na feira.

**QUINTA-FEIRA**

20:14 - Madrugada a dentro. Os trabalhadores da feira passando o tempo conversando e jogando, uma vez que passam a noite envolvidos na dinâmica da feira, reparando, organizando ou aguardando produto. O espaço se torna um local de encontros, para além do trabalho.

Com isso e de acordo com os conceitos já expostos, foi possível observar que os agentes sociais se adaptam ao espaço moderno da cidade para viver dela, sem ocupações de forma permanente e física, mas de forma efêmera na paisagem, tornando os espaços mais versáteis e democráticos. O espaço como um todo é o vínculo entre a cidade e o rio, bem como a relação do homem em conexão com o elemento hídrico. A rampa do açaí envolve diversas práticas, dentre o lazer e o suporte às necessidades socioeconômicas. O banho de rio e a lavagem de automóveis na rampa é característico dos fins de tarde.

Outra conotação é a portuária, como pode ser observado é de grande importância para a população das ilhas próximas, como no caso de atendimentos médicos e procura por serviços, o que evidencia a importância da desobstrução do espaço para casos de emergência, pois no horário de feira o espaço fica totalmente adensado. A área é um dos pontos de ancoragem de embarcações que vem das ilhas, representando o vínculo dos habitantes das ilhas com equipamentos públicos e serviços encontrados na cidade.

Foi possível perceber essa relevância através das observações entrevistas, pois não há apenas o embarque e desembarque de açaí, como também de pessoas. Essas observações foram evidenciadas após e em horários diferentes da feira, com predominância no horário de chegada das embarcações (geralmente 20 horas) e de partida (a partir das 07 horas), em que os barqueiros, ainda que com barcos de pequeno porte, fazem o transporte de pessoas e mercadorias. Nos dias 27 (às 07:10) e 31 de maio (às 20:10), observou-se, respectivamente, a chegada dos passageiros ao local, com compras, e embarcando para as ilhas (Figura 63), bem como o desembarque de pessoas juntamente com o açaí vindo das ilhas (Figura 64).

Figura 63 – Pessoas chegando para embarcar



Fonte: Kuwahara (2018)

Figura 64 – Desembarque de pessoas e do produto.



Fonte: Kuwahara (2018)

De acordo com o observado, a venda na rampa do açai se dá tanto em condição de feira livre, de forma coletiva, quanto em venda ambulante que é mais individual. A predominância dos carrinhos ambulantes é no período matutino, juntamente a feira, mas há também ao longo de todo o dia a venda ambulante de diversos outros produtos na área, e a partir da noite se instalam ambulantes de lanches, alimentos e bebidas. Ainda, de acordo com entrevistas, há diversos ambulantes que não vendem só na rampa do açai.

Áreas ocupadas por feiras livres geram uma grande quantidade de lixo, além disso o espaço não dispõe de mobiliário urbano de lixeira pública, o que acarreta aspectos negativos à feira. Apesar disso ao término da feira e posteriormente à saída dos barcos, o trabalho de limpeza da prefeitura passa para fazer a higienização da área (Figura 65). E conforme afirmou F.S. (Barqueiro há 45 anos)<sup>10</sup> que os próprios trabalhadores organizam o lugar no final da feira, com ajuda mútua, tendo em vista que “todo mundo precisa trabalhar”, sendo necessário manter o local.

Figura 65 – Garis da prefeitura fazendo a limpeza pós-feira



Fonte: Kuwahara (2018)

<sup>10</sup> Transcrição de entrevista realizada dia 06 de abril de 2018, às 06:00.

E ainda, os trabalhadores da feira começam a chegar ao final da tarde, para organizar e aguardar a chegada do produto para fazer o carregamento, como afirma A.M. (Vendedor)<sup>11</sup> “A maré que permite chegar a qualquer horário, as vezes vende a hora que chega, mas quase ninguém vem comprar, então esse açai já é pra madrugada”. Ou seja, os trabalhadores da feira, que ocorre na madrugada, mais precisamente às 05 horas, estão sujeitos ao regime da maré e ficam aguardando por 12 horas ou mais, enfrentando sol, chuva, frio e a mercê de qualquer situação adversa do espaço (Figura 66).

Figura 66 – Local de reunião dos trabalhadores da feira durante a noite.



Fonte: Kuwahara (2018)

E assim, os trabalhadores formaram um coletivo, em que há uma cooperação tanto dos trabalhadores da capital quanto o todo formado pela feira, o que impulsiona a apropriação do espaço urbano da rampa do açai. O espaço com localização estratégica foi, de forma sutil, totalmente apoderado pelos indivíduos envolvidos na feira, uma vez que sempre, no decorrer do dia, vai haver algum traço da feira que ocorre apenas das 05 horas às 08 horas. No entanto, é um marco do espaço urbano, o qual recebe a denominação de rampa do açai, que remete à feira livre de açai ocorrida de maneira pouco vista pelos indivíduos citadinos, mas que se faz presente de forma permanente na paisagem, caracterizando e qualificando o espaço.

---

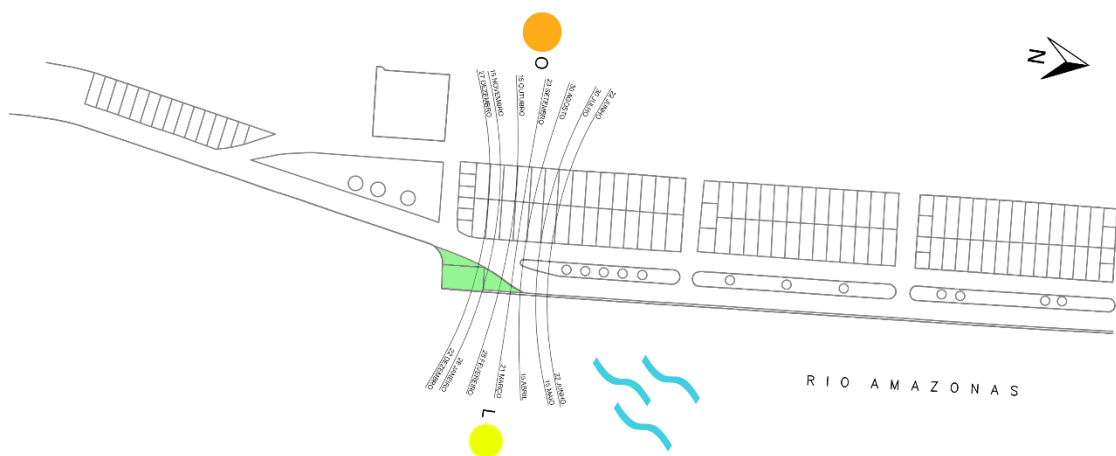
<sup>11</sup> Entrevista realizada dia 26 de maio de 2018 às 16:50.

### 3.2.2. Condicionantes ambientais e urbanas

#### - Insolação e ventilação

A cidade de Macapá apresenta a latitude  $0^\circ$ , pertence a zona bioclimática 8, de acordo com a NBR 15220-3: Desempenho térmico de edificações, e possui o clima quente e úmido. A área de estudo, localizada às margens do Rio Amazonas, em que apresenta suas condições climáticas, também influenciadas pelo elemento hídrico, uma vez que locais com muita umidade tendem a reduzir a irradiação solar, segundo Lamberts et al. (2014). Como dados climáticos específicos tem-se o Norte inclinado à  $6^\circ$  em relação ao eixo, e os ventos predominantes à nordeste, vindos em direção ao rio (Figura 67).

Figura 67 – Condição bioclimática do terreno e entorno.



Fonte: Kuwahara (2018)

#### - Topografia

A cidade de Macapá possui diversas áreas próximas à corpos hídricos e que já sofreram o processo de aterramento, o que representa o relevo mais plano, exceto em áreas próximas as bacias de acumulação. O bairro Santa Inês está em uma área de relevo acentuado, tendo em vista a proximidade com o corpo hídrico. De acordo com a figura 68 a cota da orla está a 5 metros do rio, e a cota eleva-se de forma mais acentuada a partir de 8 metros.

Figura 68 - Mapa de topografia



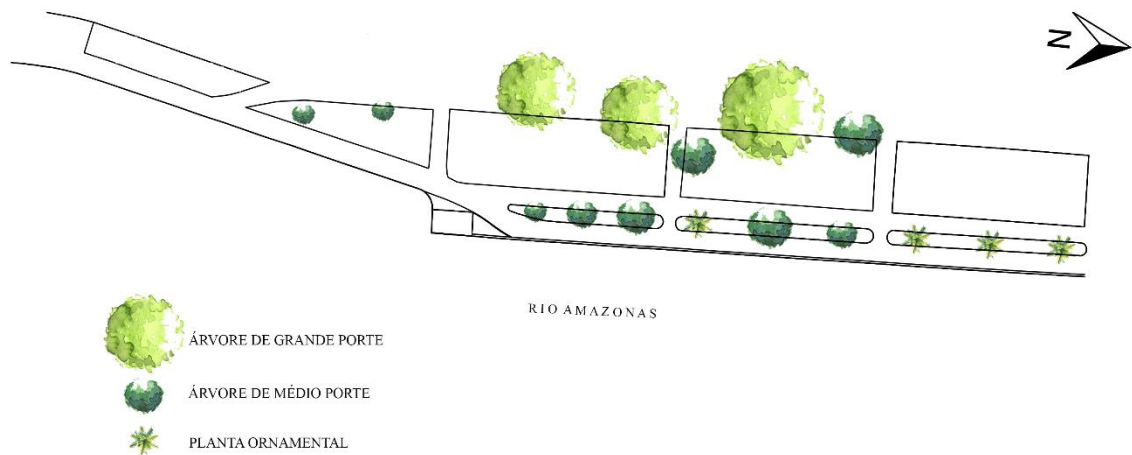
Fonte: <http://pt-br.topographic-map.com/places/R.-do-Arax%C3%A1-Jardim-Equatorial-Macap%C3%A1-AP-68903-197-Brasil-7270386/> > Acesso em 16/02/2019 - adaptado por Kuwahara (2019)

### - Vegetação

A área apresenta uma boa arborização, fato ocasionado por ser uma área destinada ao lazer, apresenta boas condições urbanísticas, no entanto a área próxima ao rio não apresenta vegetação. A predominância de vegetação são as palmeiras, pelo seu caráter estético, mas na área predominantemente residencial, para dentro do bairro, há a presença de árvores maiores, com copas grandes, o que proporciona bom sombreamento e conforto bioclimático (Figura 69).



Figura 69 – Mapeamento da arborização do entorno.



Fonte: Kuwahara (2018)

### - Sistema viário e acessos

O bairro Santa Inês tem uma dimensão pequena, em relação aos outros bairros e, por isso, apresenta um caráter mais intimista, então o acesso a ele se dá por vias predominantemente locais, pois dão acesso apenas para as residências, sendo a característica das vias locais a velocidade reduzida e acessos mais restritos, a áreas mais internas. Apesar disso, estão inseridas no bairro duas vias arteriais, a Rua Beira Rio, dando continuidade à Rua Cândido Mendes, que liga o centro até a zona sul, e a Rua Jovino Dinoá que articula da zona sul até a zona norte, sendo esta última a detentora dos pontos de ônibus mais próximos do objeto de estudo. Ainda, tem-se a Avenida Pedro Lazarino, a qual é classificada como coletora, pois corta vias arteriais, recebendo assim os fluxos destas. (Figura 70).

Figura 70 – Classificação viária do bairro e pontos de ônibus.

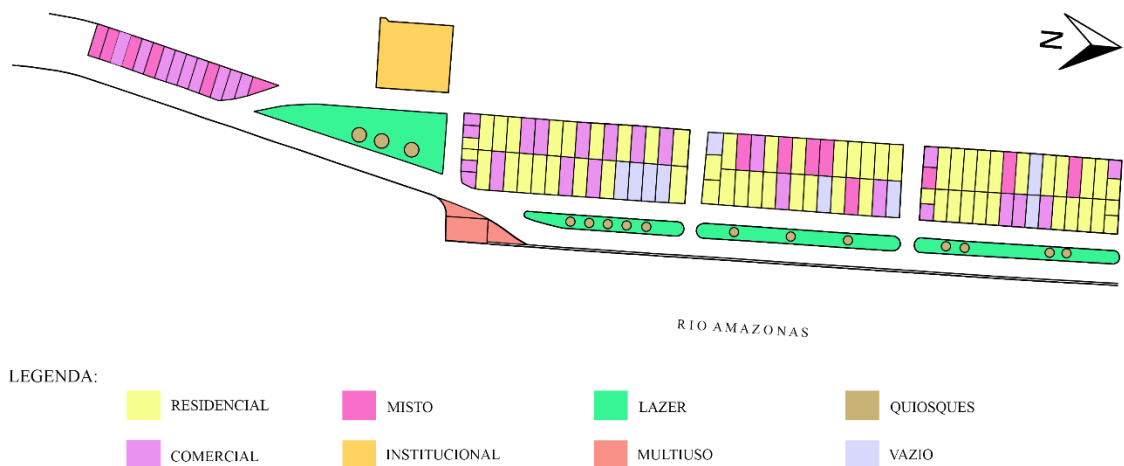


Fonte: Kuwahara (2018)

### - Uso do solo e gabarito

O entorno apresenta predominância residencial, ainda que seja uma área composta por diversos estabelecimentos comerciais, e apresentar-se enquanto setor de lazer. Há uma escola para atender as necessidades educacionais do bairro, e uma praça em frente à escola. A quadra mais próxima do complexo do Araxá apresenta apenas estabelecimentos comerciais ou misto, em que compõe-se por bares e restaurantes, bem como os usos comerciais com frente para o rio, em que há realmente o uso destinado ao lazer (Figura 71).

Figura 71 – Mapeamento do uso e ocupação do entorno.



Fonte: Kuwahara (2018)

O gabarito é composto, em predominância, por edificações térreas, sendo estas com uma tipologia mais simplificada de casas ou restaurantes. O entorno apresenta, em sua maioria, residências de alto padrão, sendo estas de 1 ou dois pavimentos, bem como a existência de edificações com gabarito alto, com mais de 2 pavimentos. Isso denota a desproporção para uma área próxima ao rio, bem como o descumprimento com a legislação, que permite a altura máxima de 8 metros (Figura 72). A tendência é a existência de mais edificações elevadas na área, pela alta especulação imobiliária e o alto padrão, já mencionado.

Figura 72 – Mapeamento do gabarito da área.

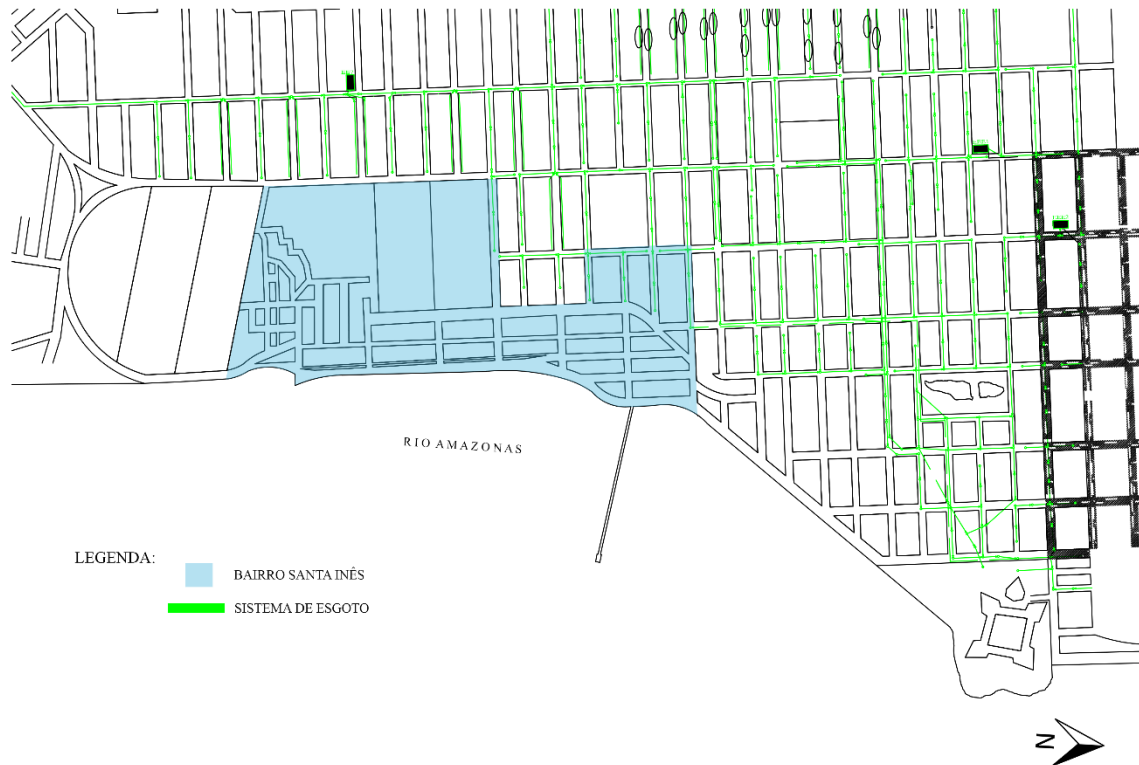


Fonte: Kuwahara (2018).

### - Infraestrutura

O bairro não dispõe de esgotamento sanitário da concessionária, apenas uma pequena parcela, como pode ser observado na figura 73, que mostra a abrangência do sistema de esgoto. No entanto, o bairro recebe a água tratada da CAESA, uma vez que a estação de captação está inserida no Santa Inês.

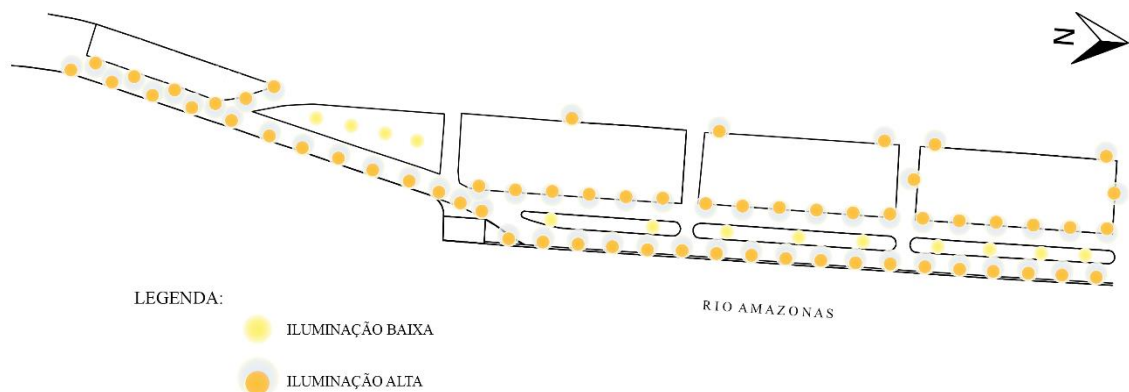
Figura 73 – Mapa do sistema de esgotamento sanitário.



Fonte: CAESA adaptado por Kuwahara (2018).

Enquanto as questões de iluminação, o entorno é totalmente provido de iluminação pública, sendo uma área destinada a receber turistas, está em constantes tratamentos urbanísticos por ser o cartão postal da cidade. A iluminação é dividida entre a pública (alta), para a iluminação da via por completo, e iluminação para pedestre (baixa), sendo esta última, presente nos canteiros e praça. É perceptível que há bastante iluminação na parte da orla especificamente, mas na área atrás, onde é característico mais residencial, de edificações mais simples, já não há tanta iluminação (Figura 74).

Figura 74 – Mapeamento da iluminação do entorno.



Fonte: Kuwahara (2018).

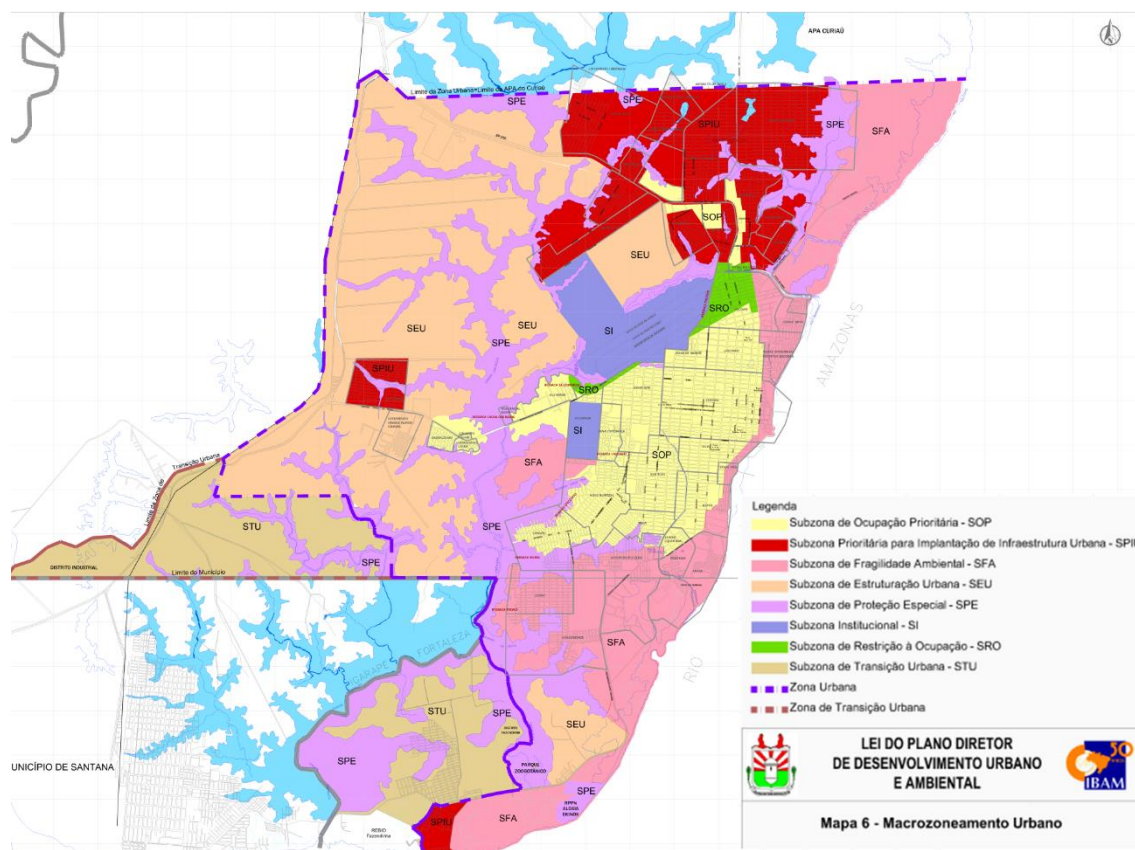
### 3.2.3. Condicionantes Legais

Diante do exposto, a feira que ocorre na rampa do açaí corresponde à resignificação do espaço, em que mesmo com a existência longínqua da atividade no local, sofreu a qualificação à diversos outros interesses no decorrer dos anos, mas que se manteve. Assim, a legislação vigente, de 2004, estabelece e designa a área com três denominações, dentre elas: Subzona de Fragilidade Ambiental, Área de Interesse Turístico e pertencente ao Setor de Lazer 2. Dessa forma, não abarcando as configurações presentes na área, deixando a atividade da feira à margem da formalidade no plano de desenvolvimento da cidade.

O Macrozoneamento previsto no Plano Diretor de Macapá, em seu capítulo V, explana a respeito da Zona Urbana compreendida pela extensão territorial destinada à ordenação das atividades urbanas para a otimização do uso de infraestrutura. Esta se subdivide, de forma que a área prevista para a proposta se enquadra na Subzona de Fragilidade Ambiental (SFA), como pode ser visto no mapa a área em cor de rosa (Figura 75), a qual sugere a contenção do adensamento, que se destina substancialmente ao uso turístico e residencial. E como prioridades dessa subzona, apresenta-se:

- I - Valorização das áreas de interesse turístico na orla do rio Amazonas, com a preservação das suas características;
- II - Ordenamento das áreas dos atracadouros;
- IV - Otimização da utilização dos equipamentos implantados;
- V - Implantação de infraestrutura urbana nas áreas deficitárias; (MACAPÁ, 2004, p. 41).

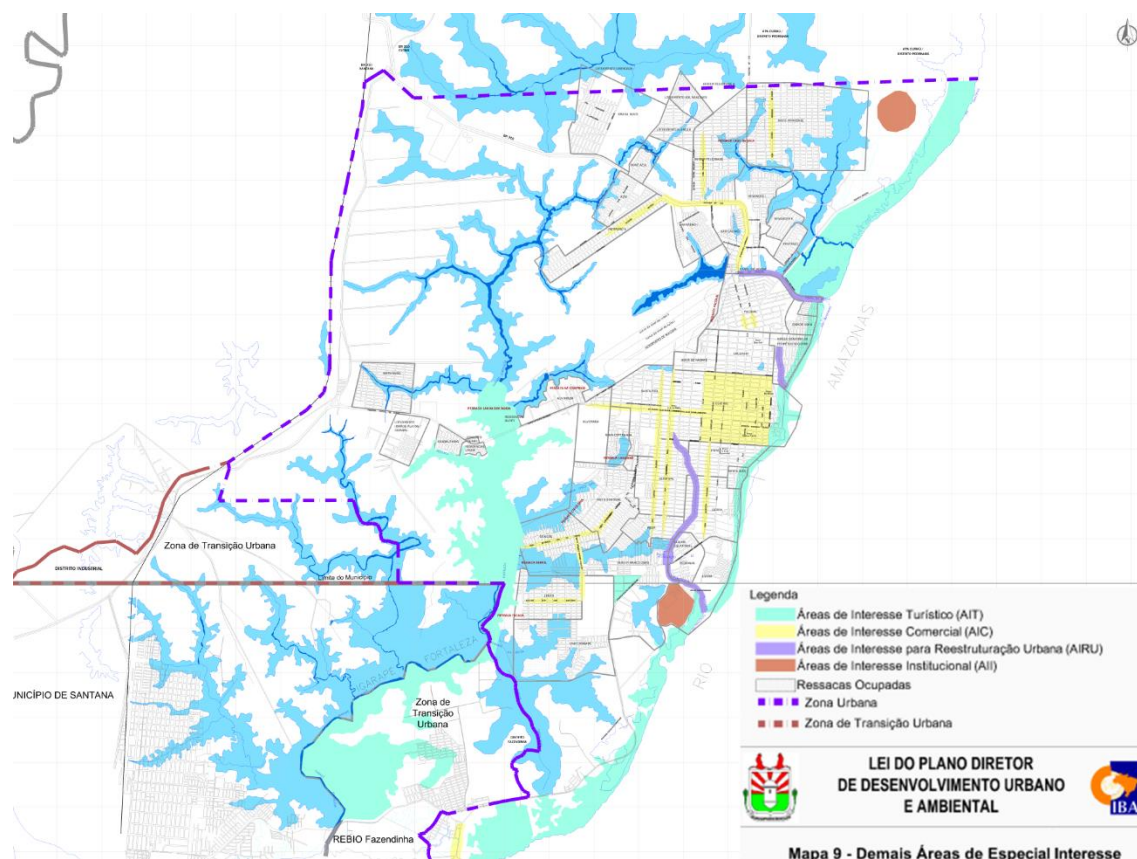
Figura 75 – Macrozoneamento urbano de Macapá.



Fonte: Plano Diretor de Macapá, 2004.

À vista disso, essas áreas se destinam a intervenções futuras, previstas neste planejamento como descreve a Subseção II – Áreas de Interesse Turístico, onde se encontra a rampa do açaí, que pode ser observado no mapa, em azul (Figura 76). Estas áreas são voltadas para o desenvolvimento de atividades de turismo sustentável, e também são dotadas de caráter delimitador e definidor de diretrizes que desempenhem a finalidade e salvaguarda das áreas prognosticadas. Dentre elas a extensão da área estudo, de acordo com o Plano Diretor de Macapá (2004, p. 53) se inclui: “I - Faixa ao longo da orla do rio Amazonas, contida nos limites do perímetro urbano definido em lei municipal específica”.

Figura 76 – Demais Áreas de Especial Interesse.

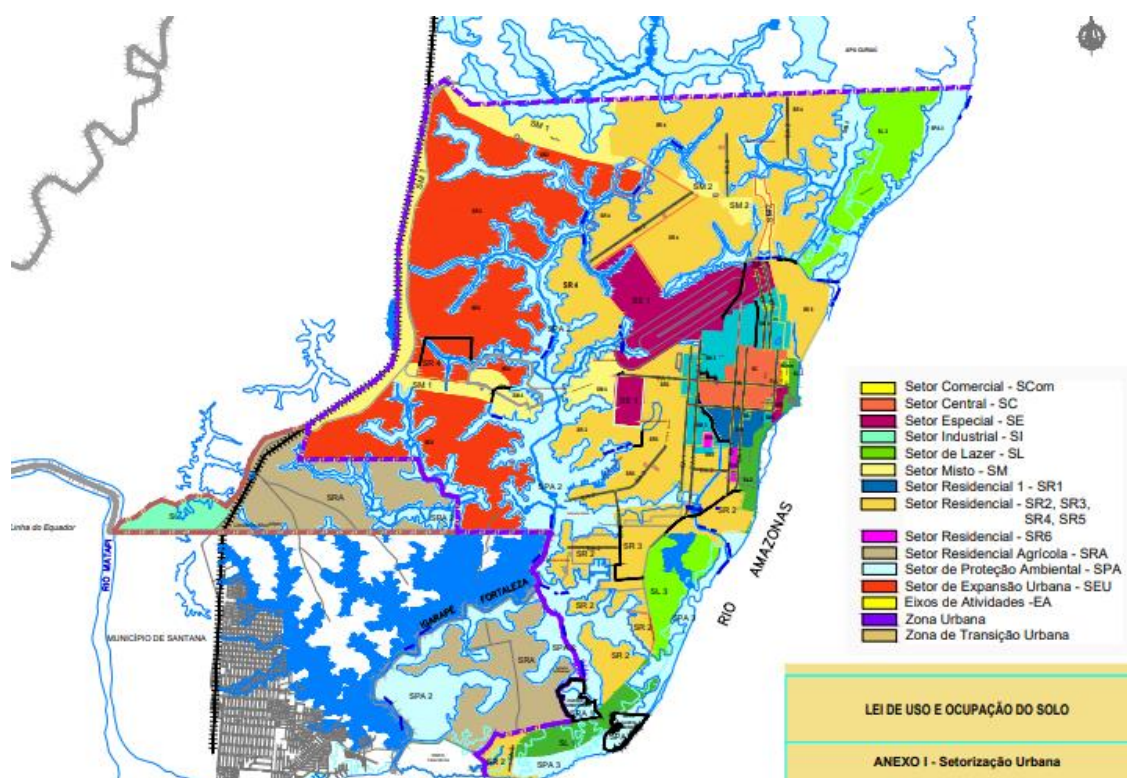


Fonte: Plano Diretor de Macapá, 2004.

Considerando-se que a macrozona urbana desenvolvida para a proposta abrange essas condições, denominada como interesse turístico e subzona de fragilidade ambiental, leva-se à importância que a área da região costeira da cidade apresenta variações de atividades significativas desenvolvidas. Portanto, as duas nomeações abordadas na legislação não se enquadram totalmente nas funções as quais a área está sendo explorada e/ou utilizada, as quais tendem a suprir as demandas internas atuais da população, e não relacionadas à um uso externo, como determina áreas destinadas ao turismo.

Assim, a Lei Complementar nº 029/2004 - Uso e ocupação do solo do município de Macapá apresenta as normas para atender ao que o Plano Diretor instituiu. O bairro Santa Inês está contido no Setor de Lazer 2 (Figura 77), que está inserido na Subzona de Fragilidade Ambiental, e com isso, o Plano Diretor distingue a ocupação horizontal, bem como a baixa densidade. A seguir os quadros 05 e 06 demonstram o que o Setor de Lazer 2 permite.

Figura 77 – Mapa da lei de uso e ocupação do solo.



Fonte: Plano Diretor de Macapá, 2004.

Quadro 05 – Uso e atividades para o SL2.

SETOR	USOS E ATIVIDADES		
	DIRETRIZES	USOS PERMITIDOS	OBSERVAÇÕES
LAZER 2 – SL2	Atividades comerciais e de serviços de apoio ao lazer e ao turismo	Residencial uni e multifamiliar; comercial e industrial níveis 1; de serviços níveis 1, 2 e 3	Serviços nível 2 somente museu, centro cultural e hotel ou pousada, nível 3 somente clube, hotel ou pousada, motel, cinema e teatro; industrial nível 1 somente caseira.

Fonte: Plano Diretor de Macapá (2017)

Quadro 06 – Intensidade de ocupação.

SETOR	DIRETRIZES PARA INTENSIDADE DE OCUPAÇÃO	PARÂMETROS PARA OCUPAÇÃO DO SOLO					
		CAT máximo	Altura Máxima da Edificação (m)	Taxa de Ocupação Máxima	Taxa de Permeabilização Mínima	Afastamentos Mínimos	
						Frontal	Lateral e fundos
LAZER 2 – SL2	Baixa densidade Ocupação horizontal	-	23 m	80%	20%	1,5	1,5

Fonte: Plano Diretor de Macapá (2017)



### 3.3. MICROESCALA: COMPREENSÃO DAS ATIVIDADES

#### 3.3.1. Feira do açaí

A configuração formada pela venda dos produtos evidencia as características de uma feira livre, em que são observados diversos vendedores de açaí e ambulantes que se consolidaram no espaço, sem a intervenção estatal, mas que trabalham em coletivo. Foi relatado e observado, o conjunto e a formação de um espaço coletivo de reunião de pessoas de diferentes lugares, origens e destinos.

Além da venda do açaí, há a venda de peixe, camarão e diversos produtos (Figura 78), os quais são trazidos das ilhas ou produção local, mas a predominância é o açaí. Para mais, ocorre a venda dos ambulantes da capital, os quais dispõem de comida, tendo no local a demanda pelos trabalhadores da feira e afins, que passam a noite envolvidos na dinâmica (Figura 79) para a venda ao alvorecer.

A Rampa do Araxá, localizada na orla sul da cidade de Macapá, destaca-se por pequenas embarcações que trazem, principalmente, açaí, camarão e peixes das ilhas nas primeiras horas do dia, são vendidos as vezes diretamente com os pescadores e por barracas de uma feira meio improvisada que se forma na rampa e na beira da avenida Beira-rio (SANTOS, 2012, p. 224).

Figura 78 – Ambulantes com a venda de outros produtos além do açaí na feira.



Fonte: Kuwahara (2018)

Figura 79 – O trabalho que ocorre madrugada a dentro.



Fonte: Kuwahara (2018)

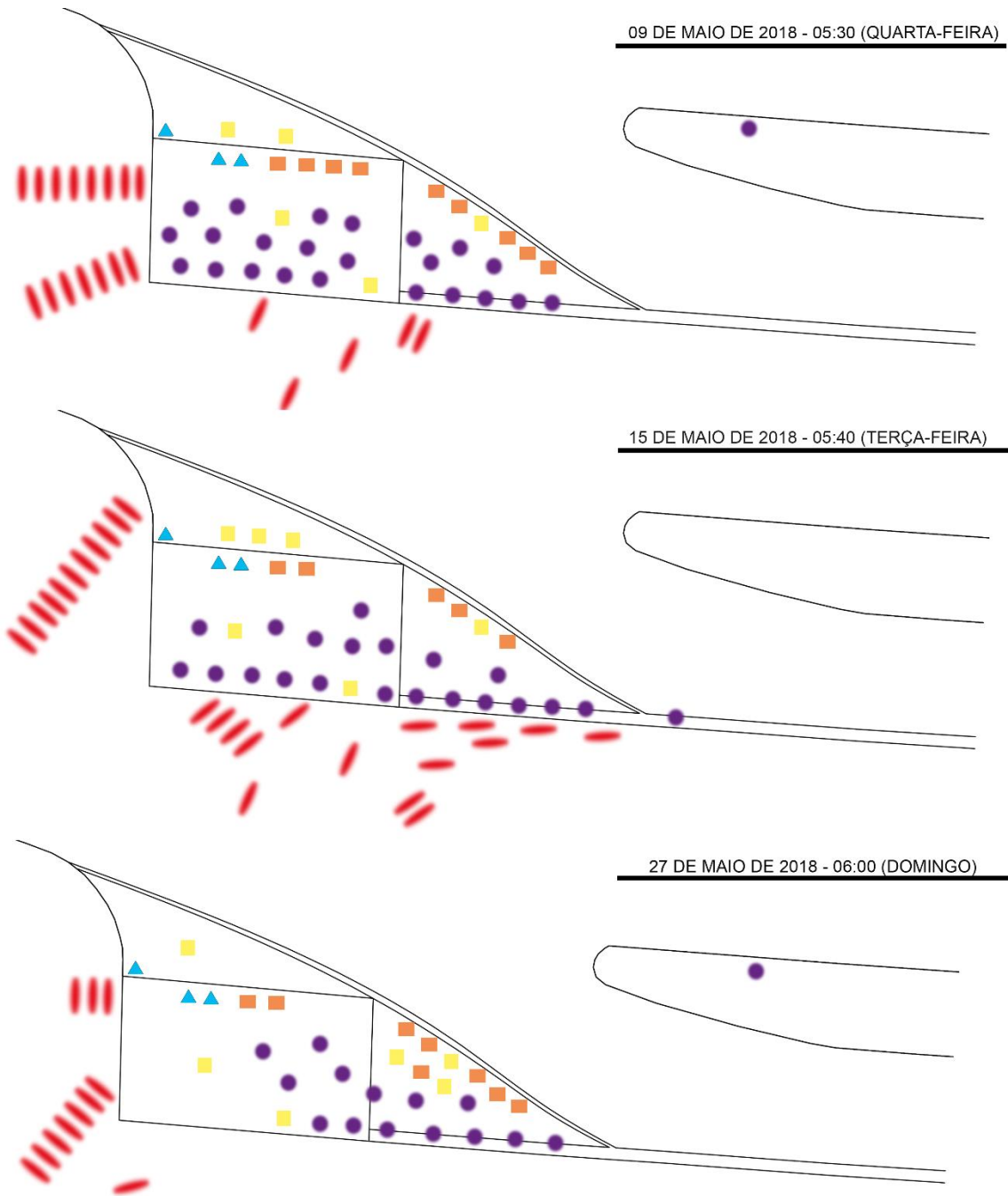
As visitas em dias distintos à feira para a formação da sua caracterização resultaram em dois diagramas representando a observação e contagem em relação a configuração espacial de diferentes formas, bem como o comportamento da feira no inverno (Figura 80) e no verão (Figura 81). Essa diferença se dá pelo fato de se tratar de uma feira livre, que não há uma organização predeterminada, bem como foi relatado<sup>12</sup>, a quantidade de feirantes do açaí varia de acordo com a maré que influencia diretamente no deslocamento do produto, e também os dias de feriado e finais de semana, quando observou-se uma quantidade menor tanto de vendedores de açaí quanto ambulantes, a maior frequência são em dias de semana.

Além disso, percebe-se que já há uma organização, mesmo de forma orgânica, que se repete em todos os dias da feira, em que os próprios ambulantes e vendedores de açaí setorizam as suas vendas. Mais próximo à rua ficam os ambulantes e mais próximo ao rio ficam os vendedores de açaí, uma vez que os acessos são, respectivamente, pela rua e pelo rio.

As observações e contagens foram, a primeira em dia de semana, a segunda em um feriado e a terceira no final de semana, em que constatou-se diferentes tipos de fluxo. Assim, nota-se que o dia em que há mais vendedores de açaí é o dia de semana, em que contou-se 24 vendas de açaí, 5 vendedores ambulantes, 9 vendedores de produtos variados e 20 barcos ancorados. Já no feriado, havia 21 vendedores de açaí, 6 ambulantes, 5 vendedores de produtos variados e 26 barcos ancorados; e no domingo estavam presentes 14 vendas de açaí, 6 vendedores ambulantes, 5 vendedores de produtos variados e 11 barcos ancorados.

<sup>12</sup> Entrevista realizada dia 06 de abril de 2018.

Figura 80 – Organização espacial da feira no período de inverno.

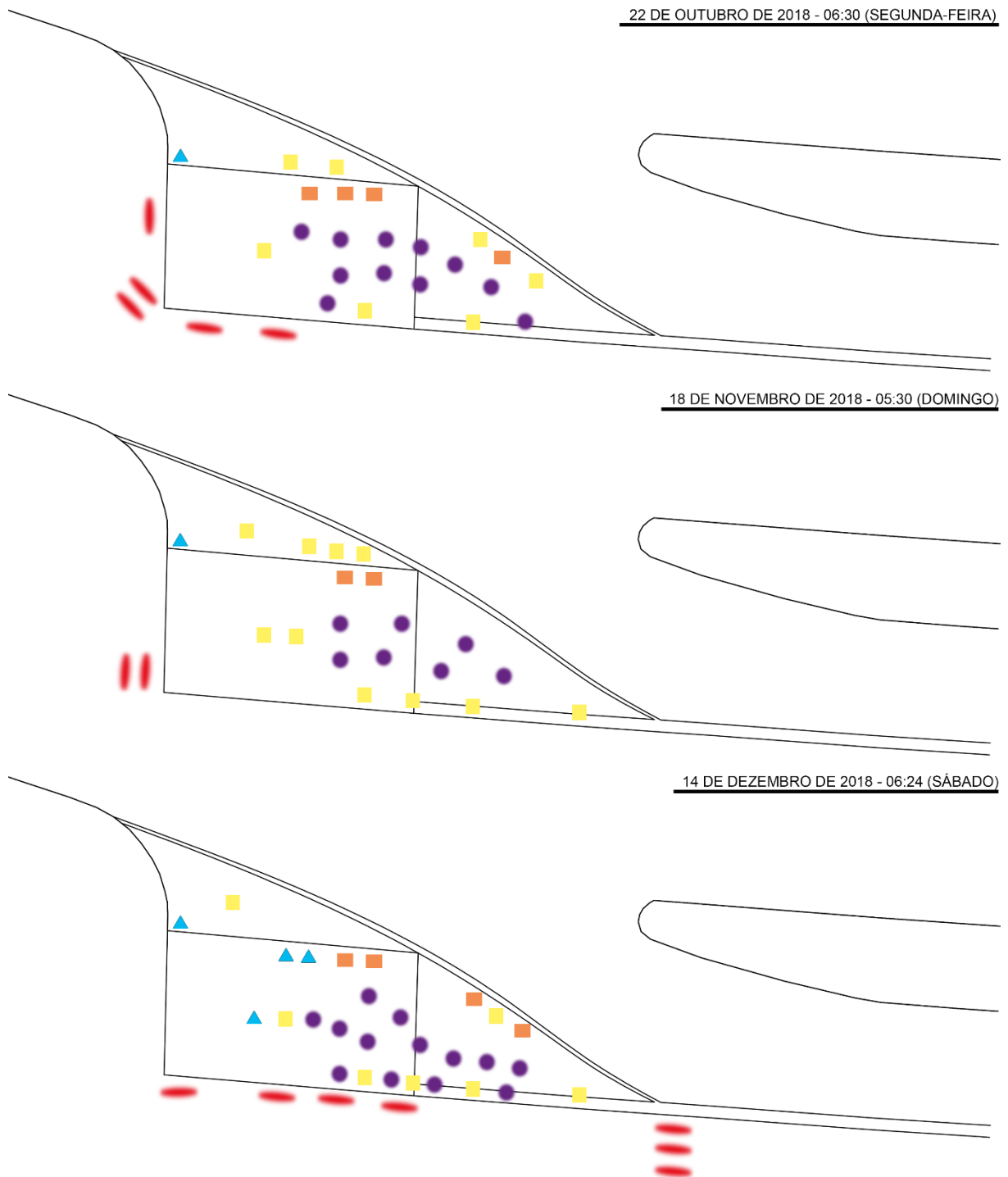


LEGENDA:

- VENDEDOR AMBULANTE
- VENDA DE AÇAÍ
- VENDA DE PRODUTOS AGRÍCOLAS
- ▲ FREEZER
- | BARCO

Fonte: Kuwahara (2018)

Figura 81 - Organização espacial da feira no período de verão.



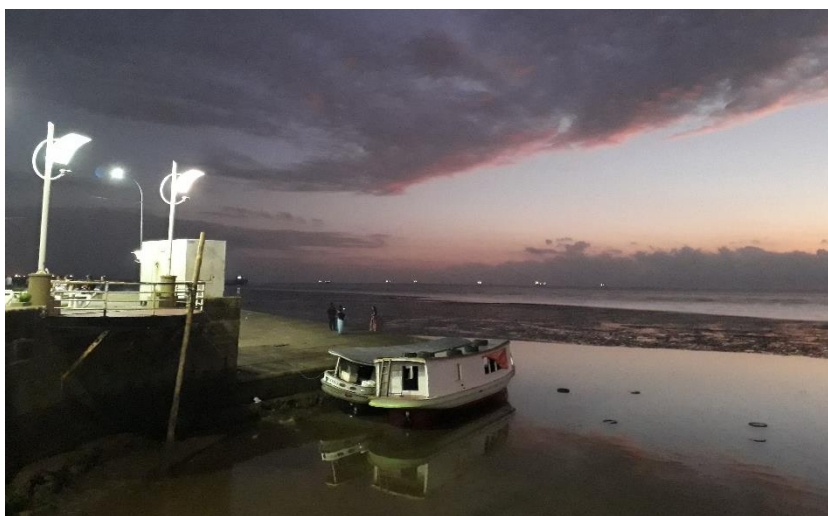
## LEGENDA:

- VENDEDOR AMBULANTE
- VENDA DE AÇAÍ
- VENDA DE PRODUTOS AGRÍCOLAS
- FREEZER
- BARCO

Fonte: Kuwahara (2018)

Como foi relatado nas entrevistas no primeiro semestre de 2018, os meses do segundo semestre do ano o movimento é mais esporádico, por diversas condições, dentre elas a época de safra do açaí e o movimento da maré, que na época encontra-se na vazante, em predominância, pela parte da manhã (Figura 82). Essas condicionantes se refletem na feira, como pôde ser observado, em que não há muitos vendedores e ambulantes (Figura 83), ainda que seja a época sem chuvas na região. Dessa forma, tem-se o período de inverno das chuvas como a época de fluxo intenso de vendas na rampa do açaí.

Figura 82 – O amanhecer com o rio na vazante.



Fonte: Kuwahara (2018)

Figura 83 – Pouco movimento da feira no segundo semestre do ano.



Fonte: Kuwahara (2018)

A organização dos barcos é feita em fila indiana (Figura 84), para que possam passar o carregamento, tanto do açaí quanto das mercadorias ao final da feira, de um barco para o outro (baldeação), como uma maneira de suprir a insuficiência de espaço ou estrutura para ancoragem. Os carregadores fazem todo o trabalho desde a chegada dos barcos até o transporte para os veículos dos compradores, que se espalham em todo o entorno, local destinado a carga

e descarga (Figura 85), canteiro, acostamento frontal e oposto e meio da rua. A partir das observações do fluxo dos trabalhadores da feira foi possível produzir um mapa de traçado, que representa a movimentação do deslocamento e os fluxos dominantes (Figura 86), assim como propõe um dos procedimentos de pesquisa de Gehl.

Figura 84 – Organização da ancoragem dos barcos.



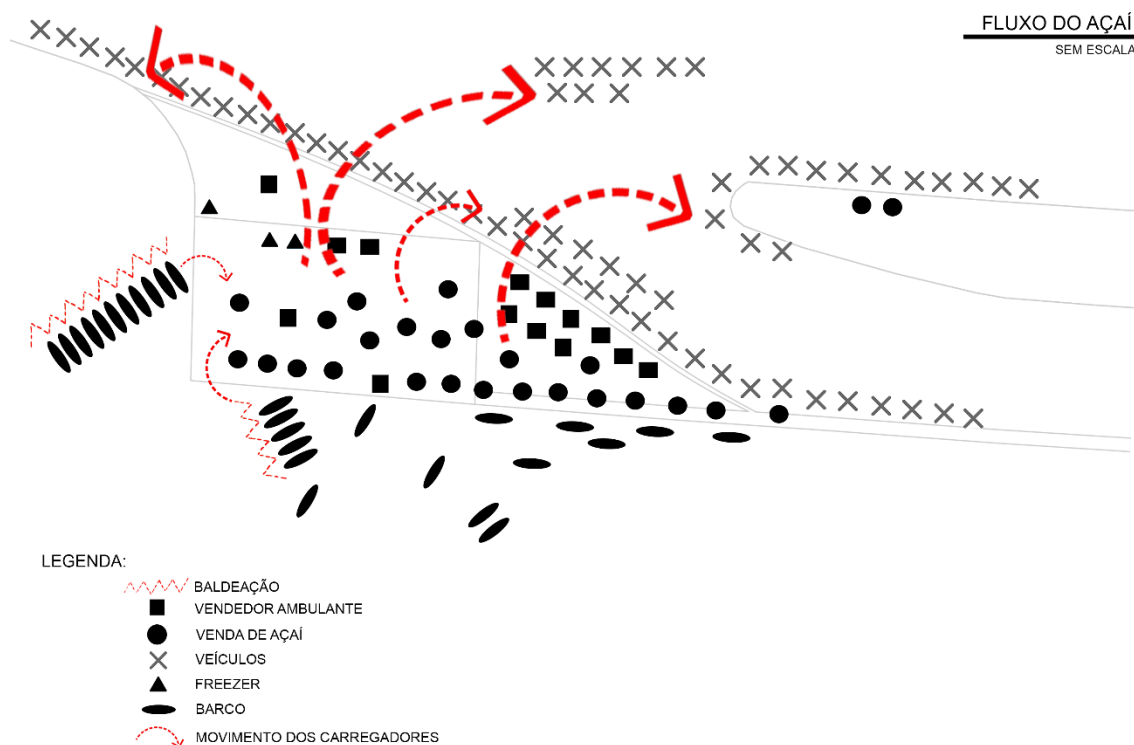
Fonte: Kuwahara (2018)

Figura 85 – Acostamento com vagas destinadas a feira.



Fonte: Kuwahara (2018)

Figura 86 – Traçado: Fluxo de chegada e venda do açaí.



Fonte: Kuwahara (2018)

A feira ocupa não só o espaço da rampa, mas também as calçadas adjacentes (Figuras 87, 88 e 89), bem como o incorreto estacionamento dos carros dos compradores do açaí (Figura 90), pois como foi relatado, a venda e desembarque das mercadorias é realizada onde há espaço. Além do exposto, no período matutino, há a utilização da orla por pessoas que caminham e/ou corredores pela extensão da calçada, mas que na área compreendida pela feira, faz-se necessário o desvio dos transeuntes, tendo que passar pela rua (Figura 91).

Figura 87 – Dimensão da ocupação da feira.



Fonte: Kuwahara (2018)

Figura 88 – Feira ocupando o canteiro no outro lado da rua



Fonte: Kuwahara (2018)

Figura 89 – Calçada ocupada pela feira.



Fonte: Kuwahara (2018)

Figura 90 – Carros mal estacionados, causando conflito na via.



Fonte: Kuwahara (2018)



Figura 91 – Transeunte praticando a caminhada pela rua por falta de espaço na calçada.



Fonte: Kuwahara (2018)

Assim, é possível observar a descontinuidade do passeio e os devidos impedimentos de acordo com as convenções urbanas de mobilidade ao pedestre, o que representa irregularidade ao desenvolvimento das atividades. Com isso, observou-se que nos horários de pico da feira, os fluxos são intensos (carregadores, veículos, transeuntes, feirantes, compradores) no horário das 05:30 as 07:00, o que causa instabilidade ao espaço urbano.

Outra questão levantada como dificuldade, tomando o ponto de vista dos compradores<sup>13</sup>, é a complexidade do trânsito no horário de pico, bem como o estacionamento restrito, para realizar o carregamento do produto até os carros. Além disso, a questão da chuva foi outro fator apontado como problemática, o fato de não haver uma cobertura para abrigar a feira deixa os trabalhadores a mercê das condições climáticas, bem como o produto fica vulnerável podendo prejudicar a qualidade.

No mais, os batedores de açaí afirmam não haver uma frequência ou permanência de compra do produto no mesmo local, uma vez que há localidades, em diversos tempos da safra, em que o açaí está melhor e em maior quantidade. À exemplo E.B. (Batedor há 10 anos) afirma que em novembro, a rampa do açaí não recebe muitos vendedores do produto, tendo os compradores que migrar para a feira de açaí em Santana.

Além disso, ao longo do dia há ainda a presença dos vendedores ambulantes, bem como a permanência da barraca e equipamentos do comerciante de pescado, o qual demanda por um aparato maior que o do açaí (Figura 92), da mesma maneira, que existe um freezer destinado a venda de gelo, que são pertencentes ao espaço de forma fixa (Figura 93).

<sup>13</sup> Entrevistas realizadas dia 15 de maio de 2018 às 06:10.

Figura 92 – Proporção maior ocupada pela venda de peixe e camarão.



Fonte: Kuwahara (2018)

Figura 93 – Ponto de venda de gelo, com o equipamento fixo.



Fonte: Kuwahara (2018)

### 3.3.2. Aspectos portuários

Os relatos e observações acerca da atracagem dos barcos na rampa demonstram dificuldades para a logística de desembarque dos produtos, que é vista no cotidiano dos carregadores, os quais afirmam não ter um local específico, e sim onde houver espaço, seja na própria rampa ou na calçada mais próxima. Cada proprietário de barco e/ou agricultor conta com uma equipe de quatro a cinco carregadores, os quais passam a noite no local para esperar o açáí, sendo essa a dinâmica específica do produto.

Os horários para a chegada dos barcos são variáveis, apesar de ser diariamente, a cabotagem ocorre de acordo com o regime das marés. Um fato relatado é o caso dos barcos não conseguirem atracar na Rampa do Açáí e precisar desembarcar os produtos no Canal das

Pedrinhas ou em outros atracadouros à margem. Ainda que ocorram esses casos, a comercialização dos produtos é na Rampa do Açaí, utilizando o meio terrestre como transporte.

Essa dinâmica fluvio-terrestre ocorre, de acordo com relatos, pelo bom funcionamento e força das vendas nesse local. De acordo com essa demanda sazonal, há a intermodalidade no sistema de escoamento de comercialização dos produtos, apontados por Santos (2012) como padrões espaciais presentes na Amazônia Setentrional Amapaense.

Os horários das viagens realizadas entre os núcleos urbanos localizados na sub-região das ilhas da Foz do Amazonas sempre mudam, pois com exceção dos portos localizados no município de Santana, os outros locais onde as embarcações regionais atracam vão depender da tábua de maré para programar sua chegada ou saída (SANTOS, 2012, p. 223).

Diante do exposto, a questão sobre as necessidades para a prática portuária e comercial foi apontada pelos carregadores, atravessadores e produtores, a partir da maior dificuldade enfrentada, que é o movimento da maré. O regime de movimentação do rio impede a atracagem e, por vezes, a água invade a rampa, causando adversidades e conturbando a venda no espaço (Figura 94). Assim como, foi destacada também a carência por uma falta de abrigo, em casos de chuva, e mais espaço para a venda.

Figura 94 – O rio invadindo a rampa.



Fonte: Kuwahara (2018).

Além disso, é possível observar a existência de diversos tipos de embarcações que navegam pelas redes regionais na Amazônia, as quais pertencem à diferentes atividades e funções, que apresentam suas origens ligadas diretamente a questões econômicas. As distinções desses barcos de escala regional são denominadas e caracterizadas por Lins (1990) apud Santos (2012), em que foram estabelecidas três tipologias, apresentada no quadro 07, a fim de obter-se a identificação e classificação das embarcações características da dos barqueiros e agricultores que utilizam a Rampa do Açaí.

Quadro 07 – Classificação das tipologias de embarcações.

TIPOLOGIA	EMPRESAS MODERNAS	EMPRESAS EM VIAS DE MODERNIZAÇÃO	EMPRESAS ARTESANAIS E CABOCLAS
CARACTERÍSTICAS	Estruturadas em bases plenamente capitalistas, detentoras de numerosas embarcações, as maiores e melhores da região, que trabalham com o sistema ro-ro caboclo.	Apesar de bem estruturadas, operam com uma ou mais embarcações de porte médio, tipo misto (carga e passageiro). Corresponde a maior parte dos responsáveis pelas linhas entre os núcleos urbanos, a curta ou longa distâncias	Constituídas por famílias, pessoas físicas ou firmas individuais. São responsáveis por pequenas embarcações com capacidade que vai até 20 toneladas de porte bruto (TPB), construídas artesanalmente de madeira, na maioria dos casos possuem apenas uma embarcação que tem como principal objetivo realizar serviços de transportes para seus proprietários, em viagens de pequenas distâncias e de curta duração.

Fonte: Lins (1990) apud Santos (2012), adaptada por Kuwahara (2018).

Assim, tem-se a existência apenas de embarcações de empresas artesanais caboclas, as quais não apresentam ligações diretas com o capital, tendo sua base rudimentar e com transportes particulares. Essas características materializam as peculiaridades culturais as quais a territorialidade apresenta à paisagem da cidade (Figura 95).

Figura 95 – Embarcações atracadas umas às outras.



Fonte: Kuwahara (2018)

Quanto a profundidade máxima naquela área, obtendo o passeio como referência, tem-se 5 metros, sendo a maior cheia, de acordo com o site de meteorologia Windfinder, de 3,9 m e seca de 0,2 metros. Dessa forma, ocorrendo as duas situações adversas à aproximação dos barcos, a maré estar baixa demais, agitada ou invadindo a rampa.

### 3.4. Perspectivas municipais e estaduais para a rampa do açaí

Em entrevista na SEMDEC<sup>14</sup>, obteve-se informações acerca das feiras cadastradas e legalizadas a cargo da Prefeitura, quais são os processos de legalização, bem como as prospecções do órgão para a Rampa do açaí. Assim, foi relatado, que para os feirantes cadastrados, é cobrado uma taxa de arrecadação municipal para a obtenção de alvará, valor simbólico que pode oscilar entre o tipo de comércio, como também, a prefeitura encarrega-se de fazer a manutenção e obras de melhorias para as feiras.

Atualmente há um total de 9 feiras ativas cadastradas, entre produtos industrializados e agroextrativistas: Feira central, Feira 1º de maio, Feira da Hildemar Maia, Feira maluca (Buritizal), Feira Beira Rio (Perpétuo Socorro), Feira do Jardim Felicidade 1, Feira da Ana Nery, Feirão Popular (Centro) e Feira do Novo Horizonte (Figura 96). Assim, foi relatado que a prefeitura não apresenta nenhuma perspectiva para a Feira do Açaí quanto a planejamento e fiscalização.

Figura 96 – Mapeamento das feiras do município de Macapá.



Fonte: Kuwahara (2019)

Dessa forma percebe-se que existem algumas feiras que são acompanhadas pelos órgãos públicos competentes, e outras não. Pinheiro (2018)<sup>12</sup> relatou, no entanto, que os trabalhadores da Rampa do açaí já procuraram a prefeitura para organizar uma associação, com o intuito de

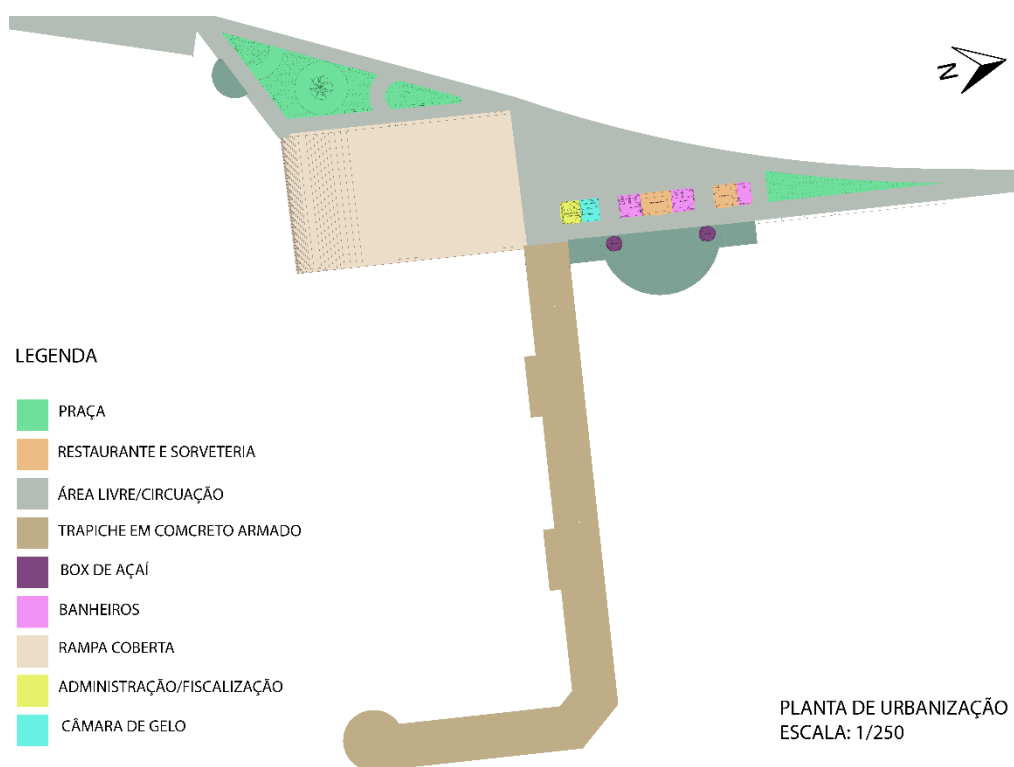
<sup>14</sup> PINHEIRO, Manoel Pedro Rosa. Departamento de abastecimento da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico. Entrevista realizada no dia 08 de maio de 2018.

dar mais estabilidade para as negociações ocorridas no local. Além disso, legalizar a feira para que possam reivindicar por melhorias, mas como apresenta-se como uma demanda recente, 2017, ainda não há essa previsão para o panorama por parte do poder municipal.

Já em visita à SEINF<sup>15</sup> a fim de obter dados, informações e materiais sobre a Rampa do Açaí, foi informado acerca dos projetos para as rampas do Santa Inês e para a Rampa do Açaí. Sendo o projeto para a Feira do Açaí datando o ano de 2009, de autoria de Jorge Mendes Leal, tem área total construída de 1.559,88 m<sup>2</sup> e orçado com o custo total de R\$ 2.776.471,27, mas que segundo Santos (2018)<sup>2</sup> não houve o recurso financeiro para a obra.

A secretaria concedeu o material arquitetônico do projeto, contendo plantas, renders e memorial descritivo. O programa arquitetônico contempla: Espaço coberto para feira, anexo com administração, câmara de gelo, bar e restaurante com banheiros masculinos e femininos e deficientes físicos, sorveteria e Box para venda de açaí. Deck em madeira de lei e trapiche em concreto armado, praça com banco de concreto e área verde (Figura 97).

Figura 97 – Projeto para a Feira do Açaí.



Fonte: SEINF adaptado (2018)

<sup>15</sup> SANTOS, Celio Roberto Mareco dos. Arquiteto Analista de infraestrutura da Secretaria de Estado de Infraestrutura do Amapá. Visita realizada dia 03 de abril de 2018.

O projeto do Estado para a área de estudo contempla espaços destinados a atividades já desempenhadas no entorno, como bares e restaurantes. Essas premissas denotam as intenções para a intervenção na área, que causariam a gentrificação e o simulacro da dinâmica do açai para atender à função turística, assim como orienta o plano diretor. Além disso, é possível observar, no programa de necessidade do projeto, que a área destinada ao embarque e desembarque e a venda dos produtos é irrelevante, tendo em vista a prioridade dada ao espaço para as atividades turísticas e de lazer.

Como visto nos estudos sobre a feira e a área da rampa, o espaço ocupado se abrange para além da rampa, não só em horários de pico, como também ao longo do dia. Dessa forma, o espaço destinado a feira, neste projeto, é insuficiente para suprir essas necessidades encontradas (Figura 98).

Figura 98 – Rampa coberta para a feira e anexo ao fundo.



Fonte: SEINF (2009).

A praça com bancos e a continuidade no passeio da orla, apresentado pela regularização do calçamento, é um aspecto relevante da intervenção, tendo em vista a cultura cotidiana observada na orla da cidade, de caminhada e prática de esportes (Figura 99). Assim, é possível observar a fragmentação dos usos na estrutura intra-urbana, em que responde a concepção urbana adequada ao lazer e acessibilidade urbana, mas perpassa pela relevância da Feira do Açai, a qual dá nome e imponência ao local.

Figura 99 – Área de passeio contínuo e praça.



Fonte: SEINF (2009)

Em questões de paisagem urbana e configuração de um objeto arquitetônico em área de orla, a estrutura impede a visão para o rio, dificultando a integração paisagística da relação cidade-rio (Figura 100). Porém, ainda que se tenham pontos críticos a serem apontados no projeto, a tentativa de intervenção da área pela secretaria de infraestrutura denota o interesse e reconhecimento das necessidades urbanas das atividades desenvolvidas no espaço, o que capacita um espaço urbano espontâneo a receber mais políticas de gestão e planejamento, como alternativas ao desenvolvimento local.

Figura 100 – Obra arquitetônica na orla da cidade



Fonte: SEINF (2009)

A seguir, uma análise do projeto de acordo com as perspectivas apontadas no referencial teórico. Para tanto foi produzido um quadro com as diretrizes projetuais defendidas ao longo do trabalho, juntamente com a análise, apontando os prós e os contras tendo em vista os estudos feitos na área e os conceitos defendidos pela pesquisa (Quadro 08).

Quadro 08 – Análise do projeto para a rampa do açai.

#### **DIRETRIZES PROJETUAIS APRESENTADAS NO CAPÍTULO 01**

- Propor uma estrutura local e regional para o espaço inserido em uma rede urbana;
- Utilizar as atividades existentes no espaço como alternativa de intervenção;
- Dar ênfase a afirmação material e simbólica cultural;



<ul style="list-style-type: none"> <li>- Projetar os espaços socialmente aprazíveis a partir da dimensão material e simbólica apresentada pelos usuários;             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inserção de atividades nos espaços;</li> </ul> </li> <li>- Projetar elementos arquitetônicos de utilização temporária, efêmera e versátil</li> <li>- Intervir no espaço atendendo aos requisitos visuais, funcionais e comportamentais             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Instalar mobiliário urbano e arquitetura versáteis;</li> <li>- Propor edificações de arquitetura atraente, convidativa e inclusiva;</li> <li>- Qualificar e estruturar espaços transitórios;</li> </ul> </li> <li>- Características arquitetônicas: transparência, textura, detalhes e diversidade de funções;             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Propor usos combinados, práticas econômicas e sociais</li> </ul> </li> <li>- Promover diversidade funcional, física, estética, sensorial, cultural;             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Promover as atividades comerciais de rua;</li> </ul> </li> <li>- Instalar uma esplanada de feiras livres, com abrigo para guardar os carrinhos ambulantes</li> </ul>	
<b>ANÁLISE DO PROJETO</b>	
<b>PRÓS</b>	<b>CONTRAS</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Passeio contínuo e acessibilidade;</li> <li>- Praça com bancos e área verde;</li> <li>- Percepção dos poderes sobre as necessidades infraestruturais da área e a atividade alternativa como justificativa para uma intervenção;</li> <li>- Promoção de atividades.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- O espaço destinado a feira e aos ambulantes é insuficiente;</li> <li>- Muitos espaços destinados ao turismo e lazer, o que pode causar a gentrificação do espaço;             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fragmentação de atividades e usos;</li> </ul> </li> <li>- Fragmentação da paisagem por meio do objeto arquitetônico, que fecha a visão para o rio;</li> <li>- Falta de estacionamento para carga e descarga;</li> <li>- Não estabelece uma estrutura local para atender as demandas portuárias de um espaço inserido em uma rede urbana.</li> </ul>

Fonte: Kuwahara (2019)

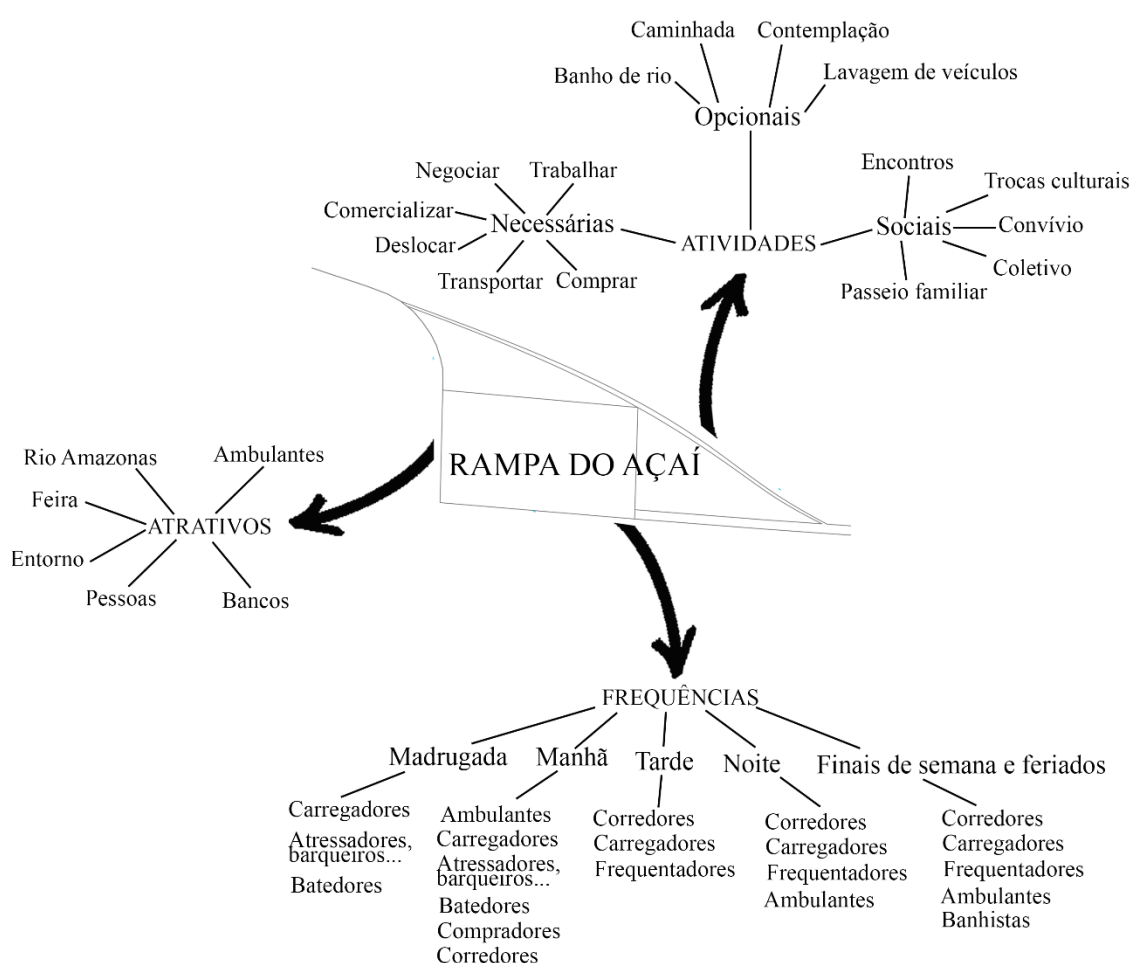
### 3.5. ANÁLISE

A partir dos métodos de estudo e análise do espaço urbano adotado, foi possível criar uma aproximação e responder as questões que uma pesquisa deve se voltar a investigar, segundo Gehl (2018), que são: Quantos? Quem? Onde? O quê? Quanto tempo? Ao passo das visitas e interações na rampa do açai, foi iniciando um processo de inquietação e investigação sobre uma complexa dinâmica, que manifesta questões socioculturais e econômicas do espaço

urbano muito fortes, bem como regionais, que estão ali naquela paisagem representadas, de modo aparente, por uma feira.

Para mais, há uma deficiência no elo entre todas as funções que a área abriga, igualmente nas necessidades expostas pelos agentes sociais que cotidianamente atuam no espaço. A seguir um diagrama que responde a algumas das perguntas investigatórias e as significâncias, funções e qualidades do espaço, e que também dará uma perspectiva para a intervenção urbana (Figura 101).

Figura 101 – Diagrama descritivo da dinâmica espacial.



Fonte: Kuwahara (2019)

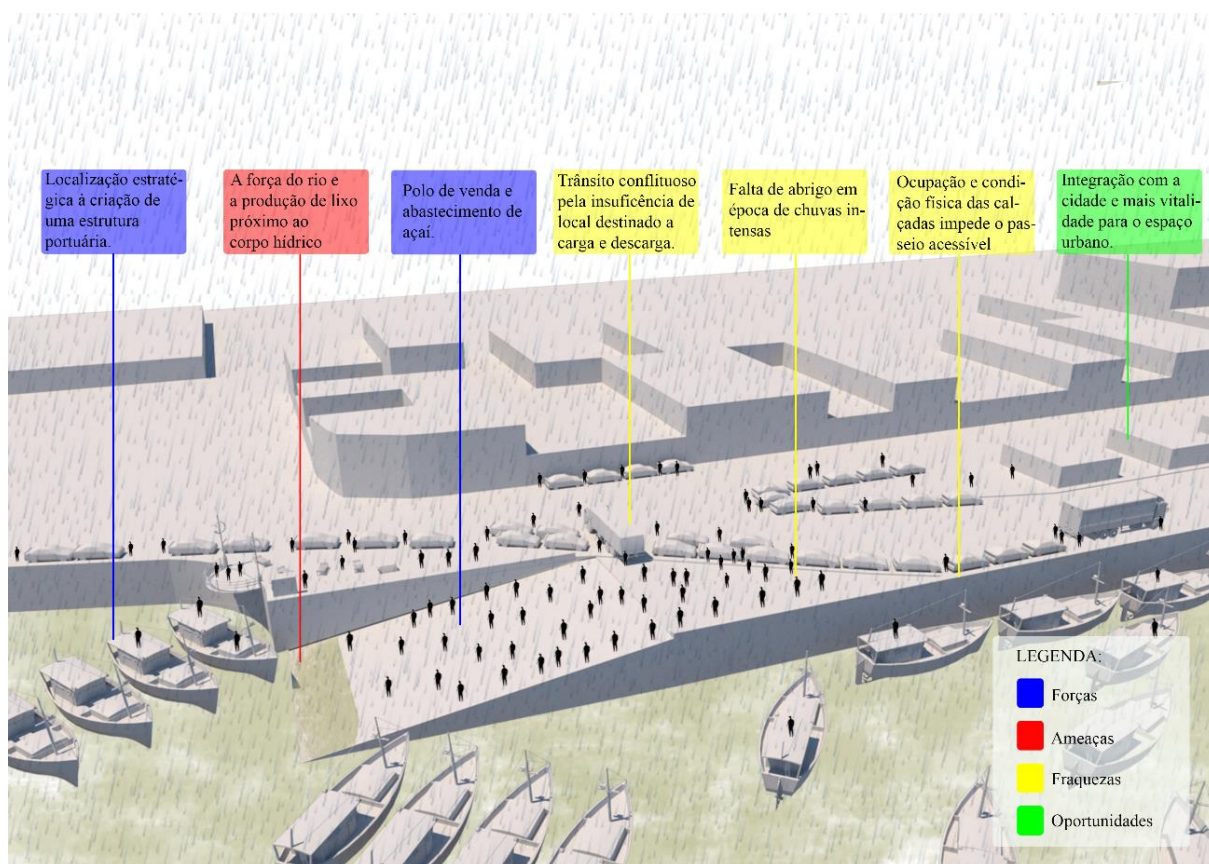
Além disso, a localização estratégica da feira, com a movimentação marítima, e também como ponto de atracagem das embarcações que trazem os produtos para serem comercializados da rampa é obtido como força, uma vez que há o meio de articulação e os objetos de ação. A área é oportuna para essas atividades, em que a rampa foi apropriada para o desenvolvimento

destas de forma espontânea, qualifica e dá vitalidade ao espaço, neste panorama denota uma oportunidade de planejamento e desenho urbanos.

No entanto, há pontos conflituosos com as questões urbanas e ambientais da área, o que causa a fragmentação do espaço com o restante da cidade, como o impedimento da mobilidade e acessibilidade ao pedestre, com a falta de espaço nas adjacências e calçadas durante a feira. Além disso, o trânsito intenso e complexo no horário de pico da feira, falta de abrigo coberto em período de chuvas intensas, apresentam-se como fraquezas.

Assim como, questões relacionadas a atividade portuária e ao rio, como a dificuldade para a aportagem dos barcos, em horários de forte maresia são ameaças à feira especificamente, e a produção de lixo gerado por ela e deixado no local, próximo ao corpo hídrico, como uma ameaça ambiental (Figura 102). Outra questão analisada como ameaça à permanência da feira, são as legislações e zoneamentos urbanos, que apontam a área como apenas ao lazer e preservação ambiental, sem considerar as atividades desempenhadas.

Figura 102 – Diagrama de análise.



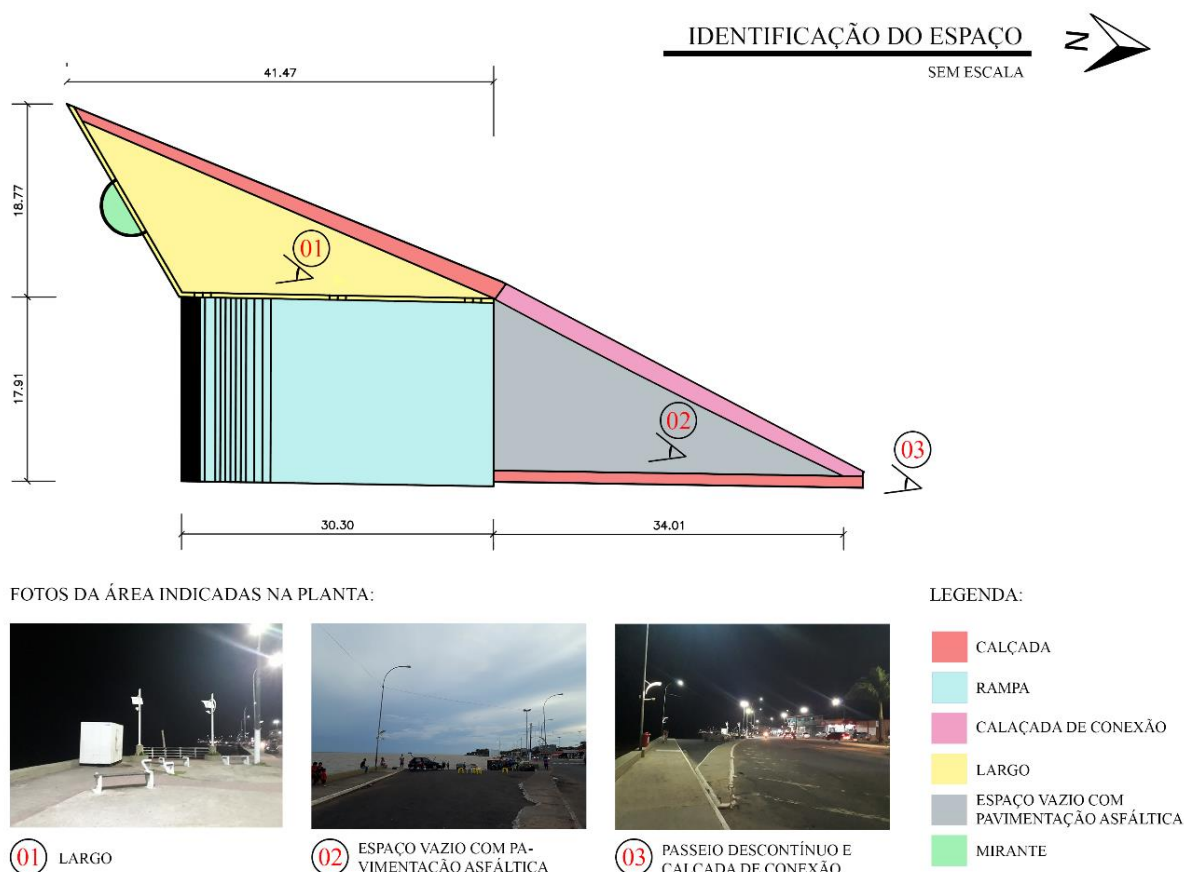
Fonte: Kuwahara (2018).

## 4. PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

### 4.1. IDENTIFICAÇÃO DO ESPAÇO DE INTERVENÇÃO

De acordo com o exposto sobre a área de estudo, que se localiza na orla da cidade de Macapá, é composta por uma rampa, a qual é a característica física principal e dá nome a área. Além disso, há um largo composto por bancos e um mirante, o passeio após esse espaço é sem linearidade física, sendo uma conexão entre duas partes que se encontram. Ainda, há um espaço com pavimentação asfáltica vazio, entre duas calçadas. A área de intervenção, em terra firme, tem uma área de 1.403,04 m<sup>2</sup> entre as calçadas, a rampa e o largo, a seguir a representação dos espaços da área e as dimensões (Figura 103).

Figura 103 - Identificação do espaço.



Fonte: Kuwahara (2019)

## 4.2. PARTIDO ARQUITETÔNICO

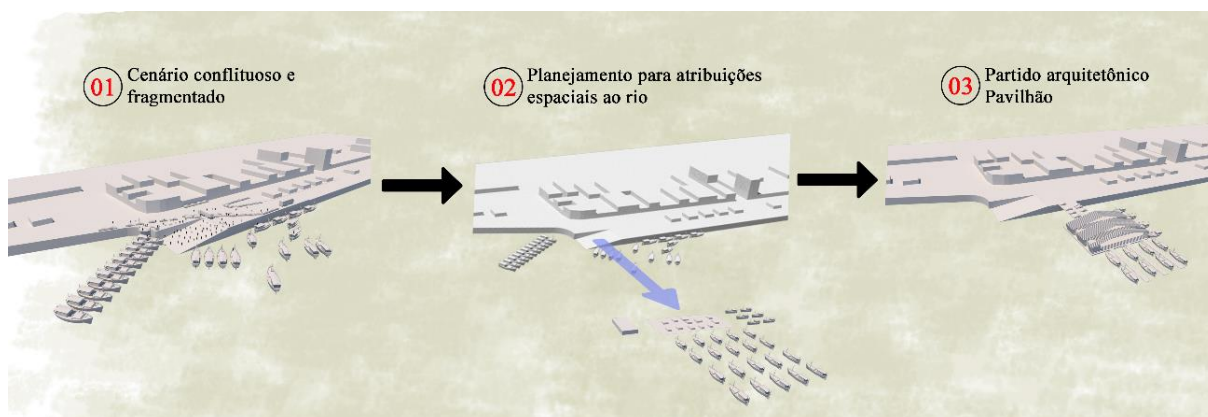
### 4.2.1. Conceito

Esta seção corresponde a aplicação de todas as ideias, discussões teóricas, conceituais e metodológicas construídas, juntamente com a descrição da área de estudo, ao longo do trabalho. A intervenção aqui proposta defende a ideia de que o planejamento e desenho urbano deve se voltar a assimilar a forma como os espaços urbanos estão sendo utilizados na cidade de Macapá, a fim de dar mais suporte para as práticas sociais, e ainda em caso específico da área de estudo, a uma estrutura intra-regional de dinâmica múltipla aliada a fatores culturais, sociais e econômicos e de abrangência regional.

O propósito é qualificar e estruturar uma área com dinâmica fortemente relacionada com o rio, promovendo uma intervenção urbanística e arquitetônica para conciliar as diferentes atividades que já existem e dar abertura para a espontaneidade de usos. Assim, formando para a orla da cidade uma paisagem híbrida composta pela integração dos diversos elementos que já compõem o cotidiano deste espaço.

Sendo o objetivo principal tornar harmônica a interação sociocultural, paisagística e ambiental com o espaço da cidade, utiliza-se o rio de forma planejada como local de implantação do projeto (Figura 104). Além disso, pensando em técnicas construtivas que adapte uma edificação sobre o rio amazonas, o qual apresenta um regime de cheias e secas intenso.

Figura 104 - Partido arquitetônico inicial



Fonte: Kuwahara (2019)

A concepção de um elemento arquitetônico aberto, versátil e multifuncional são os conceitos empregados no projeto, bem como estruturas modulares e móveis que correspondam a efemeridade de usos e atividades exercidas na área. Além disso, inserir elementos e mobiliário urbano que convidem e promovam encontros, tendo em vista a rampa como um local

usualmente frequentado não só pelos trabalhadores da feira, são medidas adotadas no programa arquitetônico.

Neste sentido, atribui-se ao partido uma concepção em pavilhão, que é comumente utilizado para feiras e, sendo a intenção criar um espaço versátil para usos espontâneos, temporais, eventuais e cotidianos, torna-se a melhor solução. Assim, o espaço concebido pelo projeto, ainda que apresente um programa arquitetônico definido e um tipo de atividade para a qual ele deve funcionar em um regime temporal, apresenta características comportamentais, condicionado pelas necessidades dos usuários.

Juntamente com o pavilhão, tem-se o entorno da área, que se compõe por um largo e a rampa, os quais possuem potencial para a concepção de um espaço aprazível para encontros, contemplação e lazer. Utiliza-se a denominação “largo”, pois seu conceito está aliado a dimensão humana de um espaço com as características de uma praça, mas de caráter mais intimista, composto por canteiros, árvores e bancos. Além disso, também está relacionado ao contexto de uma edificação, em valorizar a arquitetura através do entorno urbano, a fim de convidar ao uso e humanizar os espaços.

A partir do conceito adotado, baseado no referencial teórico, tem-se diretrizes que o projeto deve se adequar, de acordo com as condicionantes e características da rampa do açai. Assim, os conceitos e demandas vão direcionar as ações e a materialização do projeto. Cria-se um quadro com ações, elementos, espaços de aplicação e função, para orientar na adoção do partido (Quadro 09).

Quadro 09 - Diretrizes do projeto de intervenção.

INTERVENÇÃO	ELEMENTOS A SEREM APLICADOS	ESPAÇO	ATIVIDADE
Propor uma estrutura local e regional para o espaço articulado	Plataforma flutuante: Atracadouros, bloco de serviços e espaço livre para a feira	Rio	Portuária e feira livre
Instalação Portuária de Pequeno Porte – IP4	- Plataforma, trapiche e estrutura de transição entre bordo e terra; - Bloco de serviços	Rio	Embarque e desembarque de pessoas, produtos e mercadorias.
Instalar uma esplanada de feiras livres	Pavilhão	Rio	Abrigar a feira do açai, vendedores de outros produtos e ambulantes

Projetar elementos arquitetônicos de utilização temporária, efêmera e versátil	Barracas de feira móvel e mobiliário	Pavilhão	Organizar a feira de forma que o espaço possa ser desobstruído ao final da feira
Qualificar e estruturar os espaços transitórios	Passeio contínuo, pavimentação, mobiliário urbano, vegetação, abrigo e escada/arquibancada	Calçadas, largo, espaço vazio com pavimentação asfáltica e rampa	Permanência, contemplação e lazer
Instalar mobiliário urbano de arquitetura versátil e dinâmica	Bancos com encosto, bancos com diferentes posições, pequenas mesas e bancos	Largo e pavilhão	Permanência, contemplação e lazer
Características arquitetônicas: transparência, textura, detalhes e diversidade de funções	Espaço aberto, madeira como material construtivo regional, detalhes construtivos na estrutura da cobertura	Pavilhão e mobiliário urbano	-
Dar ênfase a afirmação material e simbólica cultural	Esplanada com uma grande cobertura: Estrutura da feira em configuração correspondente com as estruturas de outras feiras de açai observadas na região	Pavilhão	Feira do açai

Fonte: Kuwahara (2019)

#### 4.2.2. Programa de necessidades e dimensionamento

O programa arquitetônico foi gerado de acordo com as normatizações trazidas no capítulo 01 sobre feiras e estruturas portuárias de pequeno porte, entrevistas realizadas e as observações na área, como pode ser analisado na figura 101, que expressa todas as situações que ocorrem no espaço e auxilia com as soluções e intervenções a serem trazidas no projeto. À intervenção são atribuídos os projetos arquitetônico, urbanístico e paisagístico, contando com uma plataforma flutuante sobre o rio e a área terrestre compreendida pela “rampa do açai”, como foi apresentado na figura 104.

Além disso, há a necessidade de alguns serviços para melhor funcionamento do lugar, de suporte a feira e a outros usos, assim compõe-se o programa de necessidades:

Esplanada coberta: abrigar a feira e outras atividades;

Atracadouros: aporte dos barcos e carga e descarga;

Banheiro público: atender aos usuários do local;

Associação: como citado no tópico 3.4.1 os trabalhadores da feira requisitaram a criação dessa associação para amparar as negociações e a feira;

Administração regional: vinculada ao órgão público responsável pela área, que trabalhará juntamente com a associação;

Depósitos de materiais de limpeza: dar suporte a higienização da área;

Depósito de lixo: como já citado, a feira gera uma grande quantidade de lixo, e para organizar a coleta e limpeza da área tem-se esse espaço específico para essa destinação;

Depósito da feira: a feira em regime transitório, é necessário retirar as barracas e elementos utilizados nela, que serão guardados ao final da feira;

Copa: dar suporte aos trabalhadores que ficam na área durante um longo período de permanência;

Câmara de gelo: destinada a atender a venda de gelo que existe na feira;

Trapiche: estacionamento e outras atividades;

Praça e rampa: área destinada ao lazer, contemplação e banho de rio;

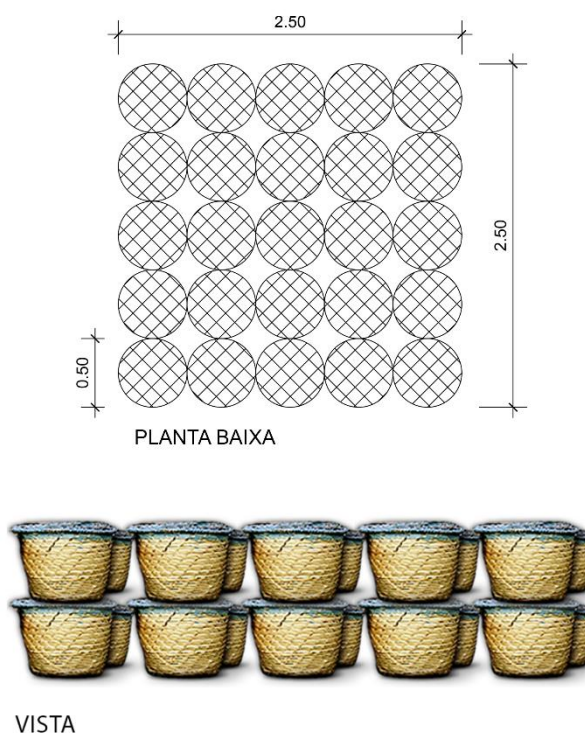
Rampa: atividade portuária de apoio e lazer.

Pelo caráter livre e transitório da feira, os mapas comportamentais (Figuras 80 e 81) auxiliam na quantificação das vendas existentes na feira tanto de açaí, produtos e gelo, quanto ambulantes. Assim, é necessária a construção de parâmetros para o dimensionamento do espaço a ser destinado a feira do açaí, que de acordo com os estudos de caso, ocorre costumeiramente de forma livre, com os paneiros empilhados no chão.

Logo, a quantidade de vendas do açaí está pautada nas entrevistas, em que, como relatado no item 2.2.3 do capítulo 2, a quantidade máxima de sacas de açaí trazidas para vender na rampa é de 50. De acordo com as contagens, o máximo de vendas de açaí observadas foi de 24, entende-se que o projeto deve atender a essa demanda. Portanto, admite-se a dimensão do paneiro como 0,4 m e de acordo com a organização empilhada em duas feiras de 25 paneiros é possível chegar ao resultado de área ocupada por cada venda que equivale a aproximadamente 6,25 metros<sup>2</sup> (Figura 105).



Figura 105 – Dimensão da venda de açaí.



Fonte: Kuwahara (2018).

Adota-se a disposição já existente nesta e em outras feiras do açaí, por ser propícia a venda do produto, em que os compradores precisam ter contato com o produto para avaliar a qualidade. Além disso, devido à grande quantidade de paneiros não cabe a utilização de boxes para a comercialização deste produto.

Assim, a esplanada será dimensionada de acordo com essa área para ocupação das vendas de açaí e também para os vendedores ambulantes e barracas de outros produtos, que foram identificados e quantificados. De acordo com os registros na área, foi possível produzir a seguinte ficha (quadro 10):

Quadro 10 - Ficha de vendas existentes na feira.

PRODUTO	CONDIÇÃO DE VENDA	QUANTIDADE (CENÁRIO CRÍTICO)
Açaí	Livre	24
Peixe e camarão	Barracas	3
Frutas e verduras	Livre, barraca e ambulante	1 livre; 1 barraca; 5 ambulantes
Carne suína	Ambulante	2
Importados	Ambulante	2
Lanches	Ambulante	14

Fonte: Kuwahara (2019)

Em conformidade com o caráter efêmero da feira livre, a frequência dessa quantidade de vendedores é inconstante, os dados não são de um dia de feira, e sim de observações cotidianas, demonstrando acima o cenário crítico observado. Há em grande quantidade vendas em carrinhos ambulantes, os quais, de acordo com entrevistas, também vendem em outros lugares.

Assim, foi possível dimensionar a plataforma e a área de depósito da feira para atender a demanda, bem como a quantidade de barracas removíveis necessárias. Vale ressaltar, uma vez que as estruturas da feira são todas móveis, o dimensionamento é em relação a delimitação dos espaços necessários para cada atividade. Além disso, ainda que haja as dimensões mínimas de cada atividade, são adicionadas porcentagens de 20 a 30% de parede, circulação e estrutura nas áreas totais (NEVES, 2012), podendo ainda ter acréscimos na planta baixa final. A seguir o quadro com o programa arquitetônico e as dimensões:

Quadro 11 - Dimensionamento das área e espaços/ambientes.

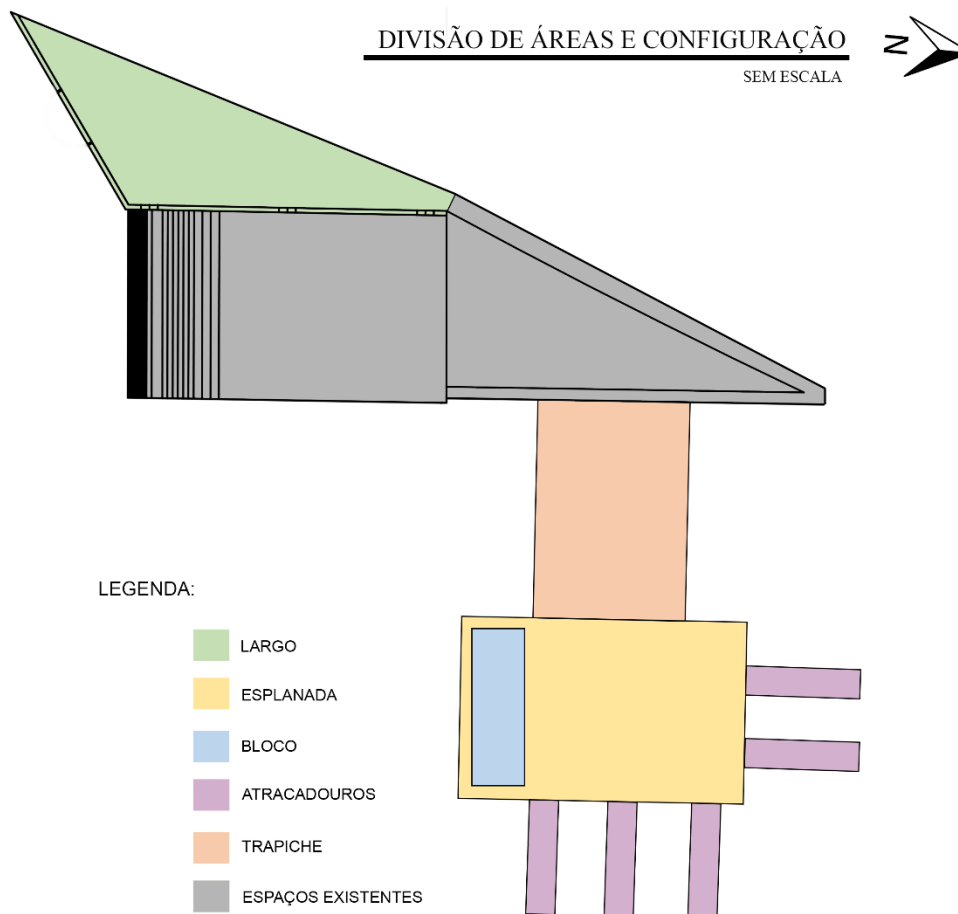
ÁREA	ESPAÇO	DESCRIÇÃO	QUANTIDADE	ÁREA (cada)	TOTAL
<b>BLOCO DE SERVIÇOS</b>	Associação/ Administração regional	Coordenar as atividades, cadastrar os vendedores e atividades a serem desempenhadas	1	25 m <sup>2</sup>	25 m <sup>2</sup>
	Banheiro público	Atender aos usuários do local	2	15 m <sup>2</sup>	30 m <sup>2</sup>
	Copa	Apoio aos trabalhadores da feira	1	15 m <sup>2</sup>	15 m <sup>2</sup>
	Depósito de material de limpeza	Guardar os materiais de higienização da área	1	3,5 m <sup>2</sup>	3,5 m <sup>2</sup>
	Depósito de lixo	Descarte dos resíduos sólidos da feira para a coleta	1	5,15 m <sup>2</sup>	5,15 m <sup>2</sup>
	Depósito da feira	Guardar as barracas móveis utilizadas na feira	1	35,75 m <sup>2</sup>	35,75 m <sup>2</sup>
	Venda de gelo	-	1	3,23	3,23 m <sup>2</sup>
<b>TOTAL DA ÁREA: 117,63 m<sup>2</sup> + 20% de parede = 141,15 m<sup>2</sup></b>					
	Venda de açaí	-	30	7 m <sup>2</sup>	210 m <sup>2</sup>

<b>ESPLANADA COBERTA</b>	Venda de frutas e verduras	-	7	5 m <sup>2</sup>	35 m <sup>2</sup>
	Venda de Peixe e camarão	-	3	5 m <sup>2</sup>	15 m <sup>2</sup>
	Venda de comida	-	15	4 m <sup>2</sup>	60 m <sup>2</sup>
	Venda de importados	-	2	4 m <sup>2</sup>	10 m <sup>2</sup>
	Venda de carnes	-	2	5 m <sup>2</sup>	10 m <sup>2</sup>
	Espaço de permanência	Encontro dos trabalhadores e local de permanência	-	-	50 m <sup>2</sup>
	Espaço de carga e descarga	-	-	-	60 m <sup>2</sup>
<b>TOTAL DA ÁREA: 450 + 30% de circulação e estrutura = 585 m<sup>2</sup></b>					
<b>TRAPICHE</b>	Estacionamento	Estacionamento para a carga das sacas de açaí e frequentadores da feira	20 vagas	12,5 m <sup>2</sup>	250 m <sup>2</sup>
	Passarela de pedestres	Acesso terrestre	-	-	72 m <sup>2</sup>
<b>TOTAL DA ÁREA: 322 + 30% de circulação do estacionamento = 418 m<sup>2</sup></b>					
<b>ATRACADOURO</b>	-	Ancoragem dos barcos, embarque e desembarque	6	60 m <sup>2</sup>	360 m <sup>2</sup>
<b>LARGO</b>	-	Lazer	-	-	326 m <sup>2</sup>
<b>RAMPA</b>	-	Atracagem e lazer	-	-	542,67 m <sup>2</sup>
<b>TOTAL DA INTERVENÇÃO</b>					<b>2333,94 m<sup>2</sup></b>

Fonte: Kuwahara (2019)

O projeto conta com espaços multifuncionais, por isso não há uma setorização, organiza-se em cinco áreas, sendo estas: esplanada coberta, bloco de serviços, atracadouro, trapiche e largo. Essa divisão em áreas possibilita pré-visualizar a organização espacial, sendo a compartimentação através dos espaços e não das atividades em setores, pois estas não são pré-determinadas (Figura 106). Dessa forma, o projeto traz o método projetual apontado por Jacobs (2000) no capítulo 01, que é a não divisão por setores, a fim de não fragmentar os espaços.

Figura 106 - Organização espacial e divisão em áreas



Fonte: Kuwahara (2019)

#### 4.2.3. Funcionalidade

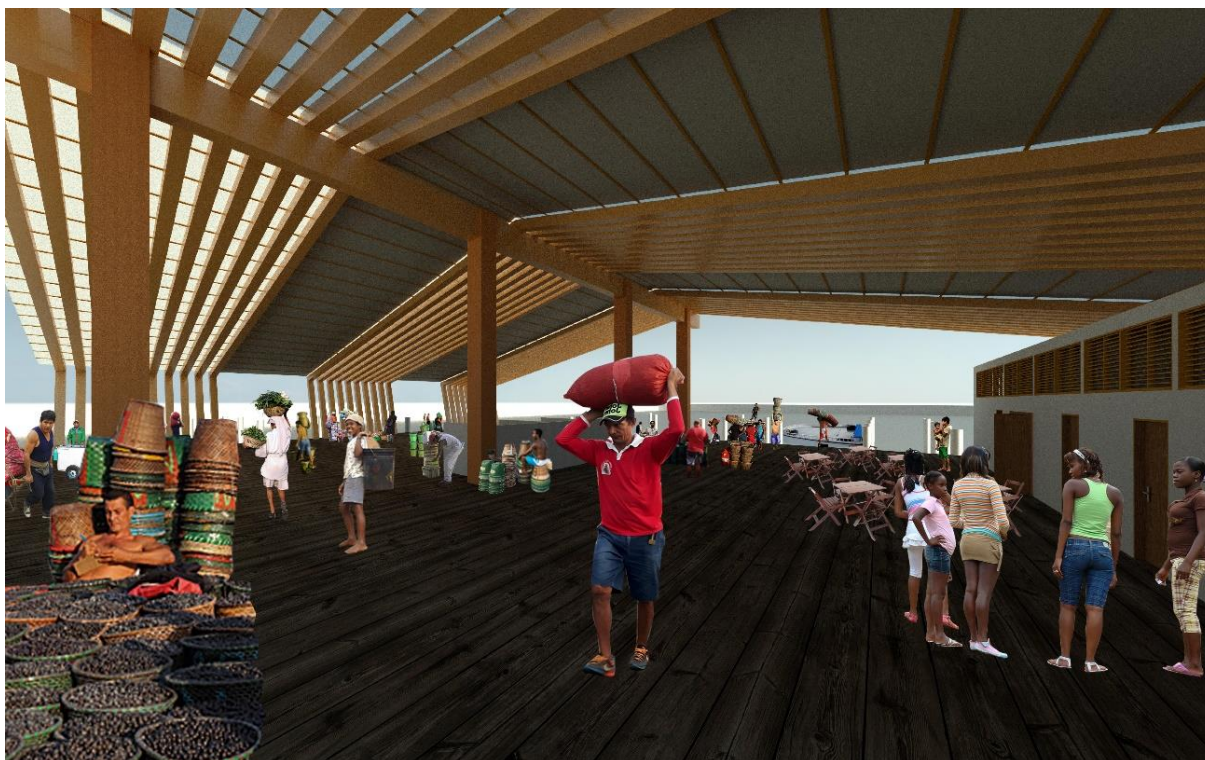
O conceito de paisagem híbrida abordado no projeto explicita a locação do pavilhão, o qual é projetado sobre rio, consolidando de fato as escalas espaciais que abrangem a área de estudo. A integração entre as atividades citadinas e as atividades intimamente relacionadas com o rio é a perspectiva principal da proposta, em que tem-se a edificação como um compilado entre ilhas, rede urbana e espaço urbano.

Ou seja, os fatores localização, acesso, deslocamentos e fluxos contribuíram de forma significativa para as decisões projetuais, tanto estéticas quanto funcionais. A solução de disposição em planta das áreas divididas para a organização do projeto se dá entre os regimes de uso e melhor logística para o trabalho dos feirantes e barqueiros.

A ideia de pavilhão apresenta-se como a melhor solução, a qual dispõe de um grande espaço livre e coberto, onde é possível abrigar as vendas, o bloco de serviços, que contempla todos os ambientes de regime construtivo fixo, e espaços para embarque e desembarque

diretamente conectados aos atracadouros, o que permite a configuração em planta livre (Figura 107). Os atracadouros são dispostos de maneira imediata ao pavilhão, local de venda dos produtos, o que cumpre as necessidades portuárias e facilita na logística, em que o local de desembarque do produto está estrategicamente próximo ao local de venda.

Figura 107 - Feira livre



Fonte: Kuwahara (2019)

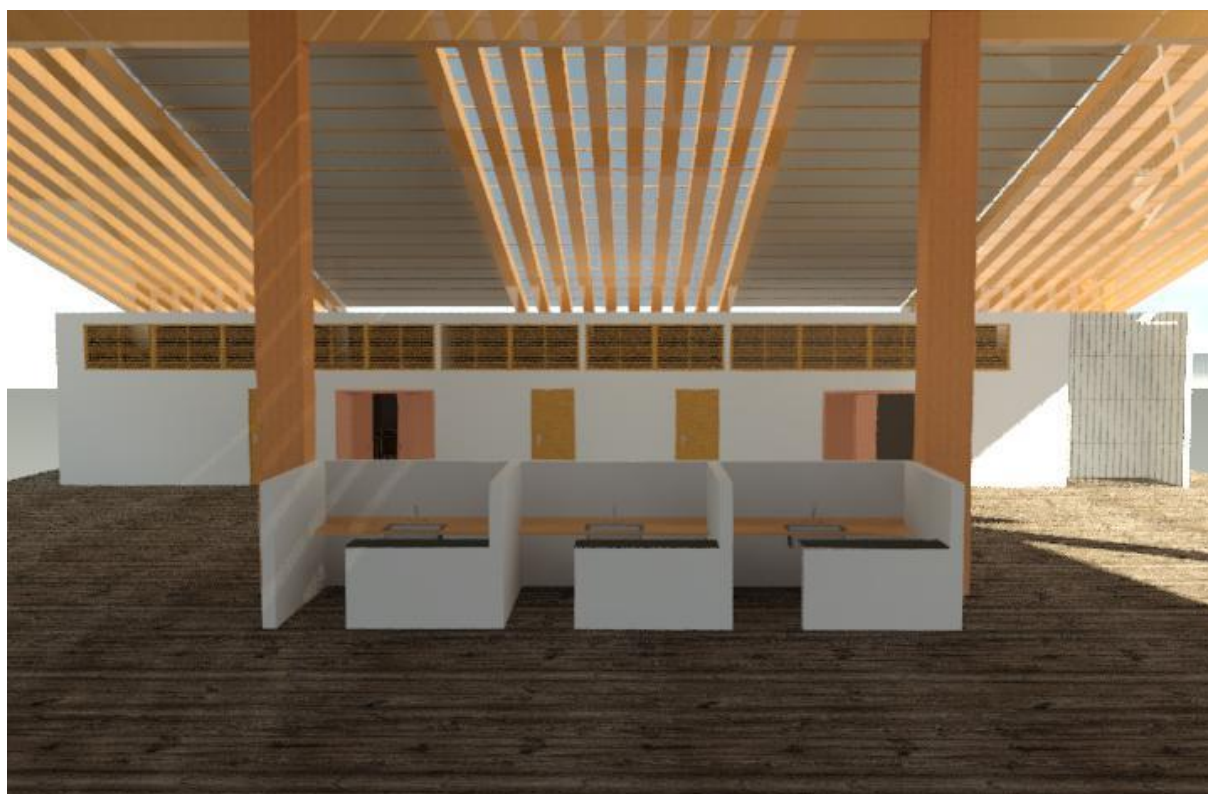
Para a feira com funcionamento apenas pela parte da manhã, e carrinhos ambulantes durante todo o dia, são projetados dois tipos de barracas, sendo uma para a venda de hortifrutigranjeiros e outra de carne suína, ambos móveis, podendo abrigar refrigeradores pequenos e isopor para conservar os alimentos perecíveis e, para que possam ser guardadas no depósito ao final da feira a barraca dispõe de rodinhas (Figuras 108 e 109). Para a venda de peixe e camarão, são projetados três boxes abertos, com balcão em granito e pia, em planta estão dispostos ao centro do pavilhão, entre os pilares, possibilitando a circulação e fluxo (Figura 110).

Figuras 108 e 109 - Banca de hortifrutigranjeiros e Banca de carne suína



Fonte: Kuwahara (2019)

Figura 110 - Boxes de peixe e camarão



Fonte: Kuwahara (2019)

O projeto contempla um trapiche como estrutura fixa de ligação entre o entorno terrestre e o pavilhão, que funciona como um elemento de transição, que permite que a plataforma atinja

o calado mínimo de 30 metros, e onde também é proposto um estacionamento para abrigar a logística de carga e descarga no horário de pico e estacionamento dos compradores e frequentadores da feira.

Com a proposta do pavilhão, a rampa é desobstruída e requalificada, visto que exerce relevância para os frequentadores da área e dá relevância e imponência ao espaço, a proposta busca conectar o largo, a rampa e o rio através de um elemento escalonado de acesso ao rio. Além disso, a proposta contempla o tratamento das calçadas do entorno para o melhoramento do passeio e o tratamento paisagístico do largo, a fim de torná-lo espaço de permanência e ponto de descanso para o espaço transitório.

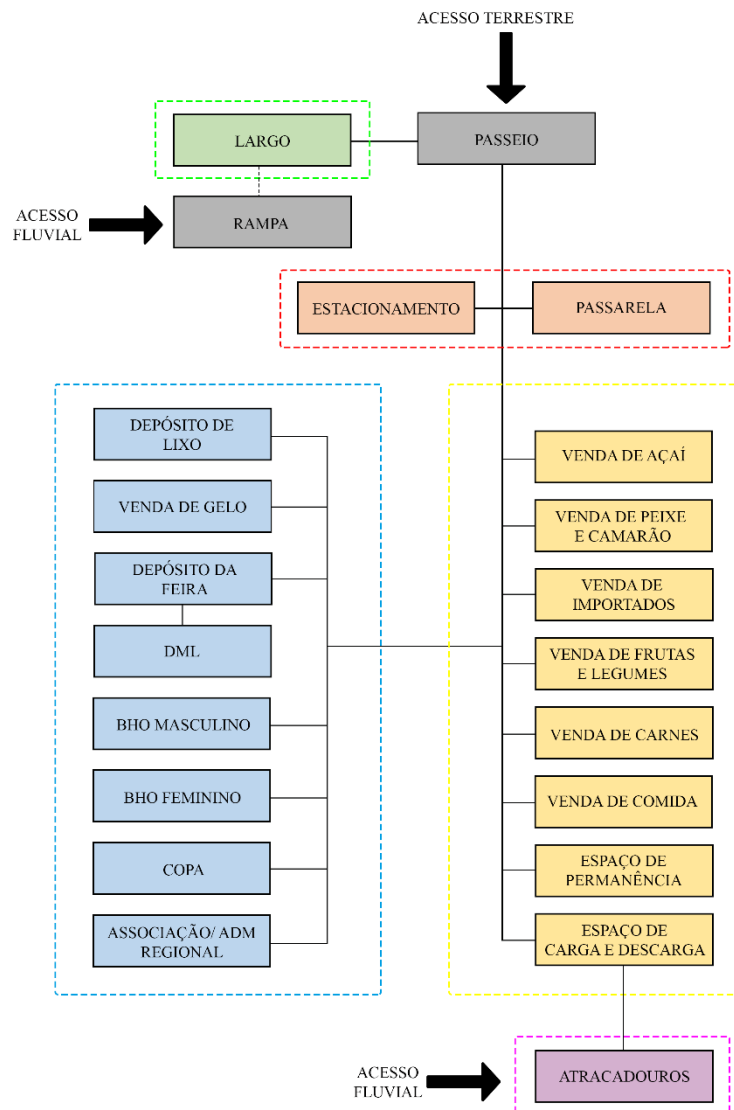
Os acessos ocorrem por via terrestre e fluvial, a partir da calçada da orla pode-se acessar o trapiche, o largo ou a rampa, que são os acessos terrestres, mas apenas o trapiche leva até a plataforma. Já os acessos fluviais se dão por meio dos atracadouros, que estão dispostos na plataforma, e pela rampa a qual está conectada ao largo e a calçada.

Os atracadouros apresentam funcionamento de acordo com o regime de secas e cheias do rio, em que a estrutura é composta por pontões flutuantes e estacas com guia para que possa flutuar quando o rio estiver cheio e, sustentar uma rampa quando o rio estiver seco, para que os barqueiros ainda possam fazer a carga e descarga dos produtos.

A rampa além de receber uma ressignificação, continua a exercer funções portuárias e como um apoio a feira para casos de encomendas maiores, caminhões, e também para que possa ainda ancorar barcos de forma ocasional e em casos de emergência.

A configuração espacial da plataforma se divide entre a área de esplanada e o bloco de serviços, sendo a esplanada delimitada espacialmente entre a área de carga e descarga e embarque e desembarque, bem como vendas de açaí, barracas, boxes e ambulantes. O depósito de lixo não tem acesso direto para a esplanada, mas próximo ao trapiche o seu fluxo de coleta se torna mais direto, sem precisar passar pelos outros espaços. A seguir é possível observar a ligação entre as áreas, com seus respectivos espaços agrupados (Figura 111).

Figura 111 - Organograma



LEGENDA:

<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFD700; border: 1px solid black;"></span> ESPLANADA	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border-bottom: 1px dashed green;"></span> ÁREA DO LARGO
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #ADD8E6; border: 1px solid black;"></span> BLOCO	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border-bottom: 1px dashed red;"></span> ÁREA DO TRAPICHE
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #9932CC; border: 1px solid black;"></span> ATRACADOURO	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border-bottom: 1px dashed yellow;"></span> ÁREA DA ESPLANADA
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFA07A; border: 1px solid black;"></span> TRAPICHE	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border-bottom: 1px dashed blue;"></span> ÁREA DO BLOCO
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #90EE90; border: 1px solid black;"></span> LARGO	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border-bottom: 1px dashed magenta;"></span> ÁREA DOS ATRACADOUROS
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #A9A9A9; border: 1px solid black;"></span> ESPAÇOS EXISTENTES	

Fonte: Kuwahara (2019)

#### 4.2.4. Implantação

Como já foi mencionado, o projeto está implantado sobre o rio, através de uma plataforma flutuante, a qual funciona tanto em regime de cheias quanto de secas, alcançando



um calado de 5 metros. A plataforma tem um afastamento de 36 metros para dentro do rio, através do trapiche, fixado junto a uma ponte de acesso, a qual auxilia na estabilidade entre terra e bordo.

O projeto contempla calçadas do entorno da área, em que o problema de descontinuidade e acessibilidade do passeio são resolvidos através da pavimentação e desnível em rampas do espaço de acesso direto ao trapiche, que possibilita a movimentação de pedestres e veículos, por meio da delimitação do espaço parcialmente abstrata, com piso intertravado (Figura 112). Além disso, há a rampa como elemento principal da área, que recebe uma estrutura que se agrega para as atividades de lazer e contemplação.

Figura 112 - Pavimentação e passeio contínuo



Fonte: Kuwahara (2019)

A área está localizada no Setor de Lazer 2, para tanto o projeto adequa-se as permissões da legislação urbana, no que tange a altura da edificação, em que institui o máximo de 23 metros, e o pavilhão apresenta 8,22 metros de altura, sendo este, o parâmetro que se aplica ao projeto, e que deve ser seguido devido a condição de orla. Assim como, os usos permitidos para a área, os quais estão dentro dos parâmetros urbanísticos, sendo permitida a atividade comercial nível 1 – Usos de Baixíssimo Impacto, a qual inclui feira livre/comércio de verduras e hortifrutigranjeiros.

#### 4.2.5. Aspectos estéticos

Com as diferentes atividades que realizadas no espaço e entendendo a relação portuária de quem chega, como a porta de entrada para a cidade e as oportunidades de trocas comerciais

através da feira, apresenta-se como preocupação estética o convite de ambos lados de um elemento arquitetônico que representa a transição e a aproximação entre o rio (Figura 113).

Figura 113 - Cais de porto do lado ribeirinho da rede urbana



Fonte: <https://journals.openedition.org/confins/8405?lang=pt> > Acesso em 15/02/2019

De um lado da rede se tem as cidades ribeirinhas, com construções em madeira e com as frentes das cidades, saídas e entradas, começos e fins, intimamente relacionados aos atracadouros, e de outro o lazer metropolitano, que pode ser observado ao longo de toda a orla. Essas relações são colocadas por Trindade Jr. (2008) no capítulo 01, e trazidas como concepção projetual, como forma de cumprir com a proposta de paisagem híbrida e utilizando-se das diretrizes de intervenção extraídas dos autores mencionados (Figura 114).

Figura 114 – Solução projetual relacionada a parte ribeirinha da rede urbana.



Fonte: Kuwahara (2019)

Neste sentido, o espaço da rampa do açai representa essa cultura de forma abstrata através das atividades desempenhadas, que fora trazida ao conceito de concepção estética do pavilhão. O uso da madeira e a forma arquitetônica simples composta volumetricamente por sequências de lamelas de madeira constituindo a estrutura da edificação através da trama, o que traz o aspecto cultural aliado a contemporaneidade do material construtivo utilizado.

Além disso, o uso da madeira configura a cobertura como elemento principal, uma vez que a edificação é uma praça aberta com uma grande cobertura de relevância plástica. O pavilhão da proposta está pautado na ideia da cobertura, em que apresenta uma trama constituindo-a, de maneira semiaberta, destinada a conduzir luz natural e ventilação ao espaço por meio de sua planta livre, contando apenas com um bloco fixo construído (Figura 115).

Figura 115 - Pavilhão em trama de madeira



Fonte: Kuwahara (2019)

É uma intervenção com um objeto arquitetônico de estética completamente nova ao local, que dá imponência e provoca a atenção pela peculiaridade, apresentando relações urbanas com o elemento hídrico, instigando a permanência e atingindo a integração entre o conjunto de atividades e culturas cotidianas instaladas.

À vista disso, é possível mencionar as sugestões de Jane Jacobs (2000), Jean Gehl (2013) e Del Rio (1990), mencionadas no capítulo 01, como a criação de vitalidade através de uma arquitetura que apresente texturas e transparência, com a afirmação de que nada impede que os projetos criem as visões afetivas ou impactantes ao olhar cotidiano (JACOBS, 2000).

#### **4.2.6. Aspectos urbanísticos e paisagísticos**

A intervenção no largo compreende a distribuição de mobiliários urbanos, vegetação, troca de pavimentação e a inserção de uma escada de acesso ao rio. O tratamento paisagístico

e urbanístico desse espaço intenciona o uso como ponto de descanso do espaço transitório da orla, para o lazer e contemplação, através dos elementos agregados ao espaço.

Os mobiliários apresentam disposições diferenciadas, em que as pessoas têm a possibilidade de utilizar da forma que lhe convier. Foram projetados dois modelos, ambos em madeira, em que o primeiro é constituído por uma cobertura, três bancos convencionais com encosto, uma pequena mesa e um bicicletário, o segundo apresenta dois tipos de posições, em que é possível deitar-se e também sentar como banco convencional sem encosto. Todos os mobiliários são voltados para o rio, e há lixeiras espalhadas pelo espaço, além disso são dispostas três árvores que proporcionam sombreamento, são de pequeno a médio porte, raiz profunda e menos esparsas (Figura 116).

Figura 116 - Largo e os elementos utilizados na composição



Fonte: Kuwahara (2019)

O elemento escalonado, conectado a rampa e ao largo possibilita o banho de rio (Figura 117), contemplação, permanência e, arquiabancada para o futebol de lama que ocorre quando o rio está seco. Nesse sentido, o projeto cria níveis de relação com a paisagem do rio, sendo estes o largo, o elemento escalonado, a rampa, o pavilhão flutuante e os atracadouros, que além de suas funções principais, expressam e dão relevância ao rio através dos elementos consolidados.

Figura 117 - Banho de rio e lazer



Fonte: Kuwahara (2019)

Ou seja, o projeto tem como atribuição criar um cenário em torno dos aspectos físico-ambientais e culturais para a paisagem da orla, instaurando o contexto contemporâneo de hibridização dos espaços, a fim de torna-los mais heterogêneos, o que concilia as atividades e a paisagem da cidade.

#### 4.2.7. Usos temporários

O projeto desenvolve-se para que o pavilhão criado possa funcionar para diversas funções, tendo isso em vista, coloca-se propostas de usos que podem ser combinados a atividade principal. Em regime de proporcionar o lazer gratuito para a população, o espaço de um pavilhão possibilita acrescentar ao seu conceito o uso de eventos temporários, promovidos por apropriação da população (Figura 118) ou órgãos públicos e privados.

Figura 118 - Apropriação do pavilhão pela população



Fonte: Kuwahara (2019)

Atividades e eventos que já ocorrem na cidade de Macapá, em espaços urbanos, podem ser levados para o novo espaço proposto pelo presente projeto, como: eventos gastronômicos (Figura 119), de verão, comemorações, exposições, brechó, etc. Os usos combinados e a abertura a espontaneidade promovem a vitalidade do espaço, sendo um dos conceitos aplicados ao projeto, o partido arquitetônico adotado possibilita essa diversidade de atividades através da planta livre e versatilidade da logística do uso principal, que é a feira.

Figura 119 - Evento gastronômico no trapiche da rampa do açáí

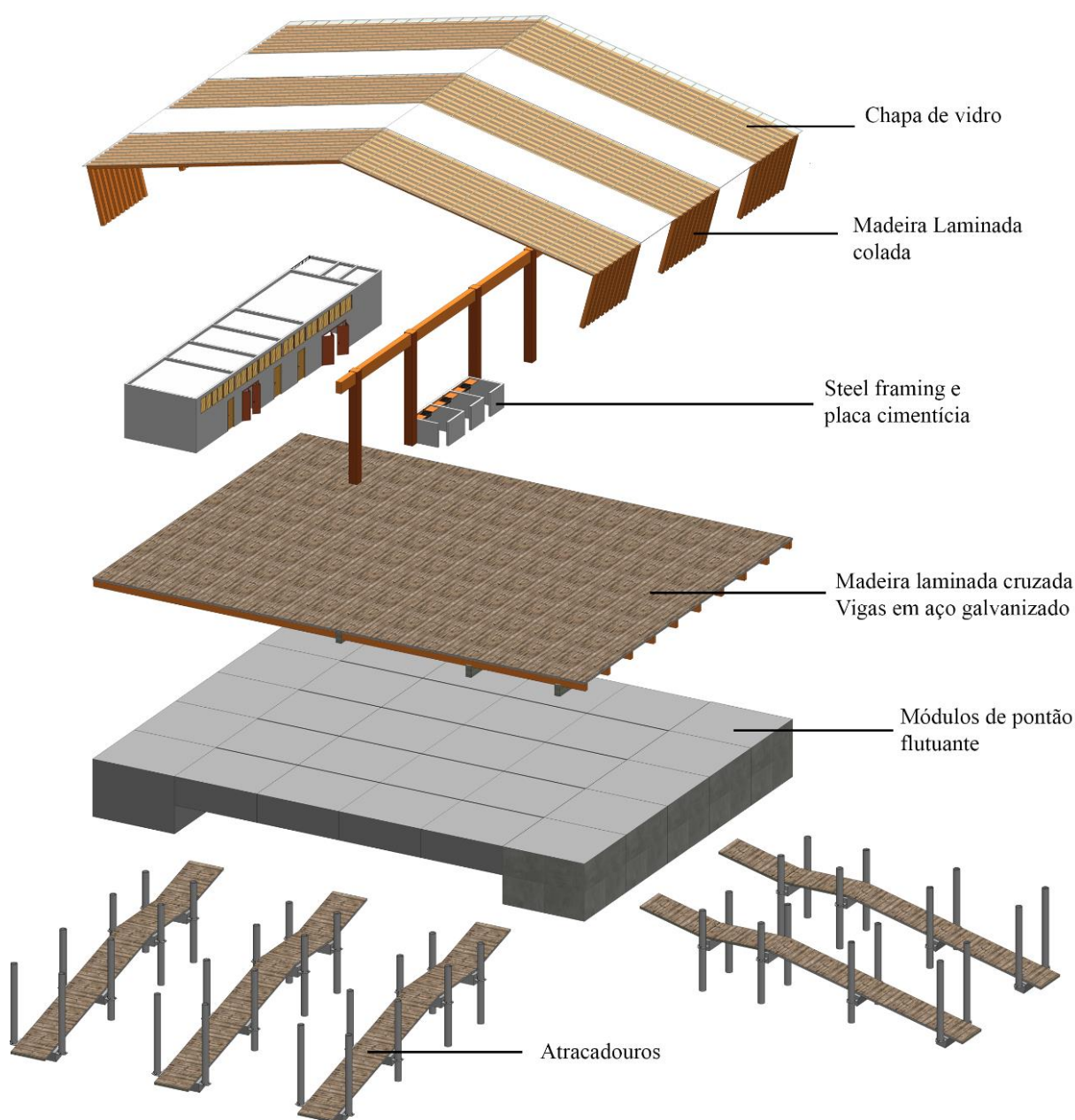


Fonte: Kuwahara (2019)

#### 4.3. MEMORIAL DESCRITIVO

Esta seção descreve sobre as soluções arquitetônicas mais técnicas adotadas no projeto, trazendo os principais materiais escolhidos e de que forma são utilizados. Assim como são mencionadas as normas técnicas para a execução dos materiais referenciados. Abaixo é possível observar os principais elementos que compõe a proposta arquitetônica (Figura 120) e que serão explanados, e para além disso, também serão especificados alguns elementos utilizados no entorno.

Figura 120 - Perspectiva das partes que compõe a edificação



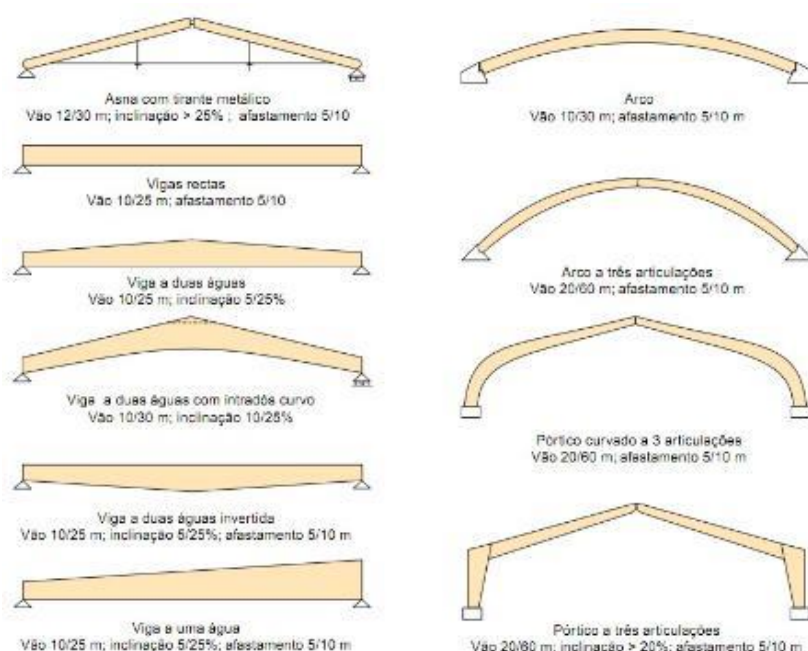
Fonte: Kuwahara (2019)

### 4.3.1. Estruturas

#### - Madeira Laminada colada (MLC)

O material escolhido para a estrutura geral do projeto é pré-fabricado, que exige menos conexões e encaixes, permitindo sua utilização com mais versatilidade e flexibilidade na concepção da forma arquitetônica, podendo vencer grandes vãos livres (Figura 121). Além disso, este material possui alta resistência e capacidade de carga, mas conta com peso próprio de baixa carga comparada a outras estruturas, o que atende ao que o projeto requisita (SOUZA, 2018).

Figura 121 - Composições possíveis com a MLC



Fonte: <https://www.ebah.com.br/content/ABAAAfryAAJ/100843351-madeira-lamelada-colada?part=2>  
> Acesso em 13/02/2019

A madeira e as técnicas construtivas relacionadas a ela apresentam-se como uma característica forte das construções populares da região Amazônica, que é apropriada indústria e ganha novas tecnologias para melhorar as características funcionais do material e suas qualidades plásticas.

Com isso, a madeira laminada colada não apresenta os mesmos processos de desgaste que o material bruto, e se torna a melhor solução projetual por atender aos requisitos estéticos e funcionais. Além disso, é um material sustentável, produto de reflorestamento, a obra é seca, não gerando lixo, e requer menos energia para sua fabricação. Possui as seguintes composições:



Quadro 12 - Composição do material

COMPOSIÇÃO	
Madeira Laminada Colada (cola estrutural – resistente à água)	
S45 (plainado nas 4 faces)	
Com aplicação de ISOLANTE TI-20	
Emendas com finger joint	
Madeira Eucalipto Grandis	
Umidade: 10 – 14%	
Coloração natural do eucalipto: castanho-rosado claro e bege-rosado	

Fonte: [https://www.aecweb.com.br/prod/e/mlc-madeira-laminada-colada\\_25120\\_19693](https://www.aecweb.com.br/prod/e/mlc-madeira-laminada-colada_25120_19693);  
<http://www.guiadaobra.net/madeira-laminada-colada-903/> > Acesso em 13/02/2019

### - Plataforma flutuante

O principal elemento de sustentação do projeto são os módulos flutuantes, os quais são denominados pontões flutuantes, constituídos de concreto armado, com estrutura em aço galvanizado. Internamente é preenchido de poliestireno, material este que vai possibilitar a flutuação. Os pontões flutuantes apresentam flexibilidade de modulação, ou seja, o projeto determina os módulos de montagem da estrutura (KLINK, 2005).

Além disso, de acordo com Klink (2005), o material apresenta boa estabilidade e inercia, o que também possibilita que funcione como atenuador de ondas e movimentações causadas por ventos. Outra questão apontada pelo fabricante, são os serviços, em que há possibilidade de instalações elétricas hidráulicas sem alteração da estrutura; e a questão ambiental, em que afirma que os materiais utilizados são inertes e recicláveis, o que não causa danos ao meio hídrico.

O piso da plataforma segue o mesmo material da estrutura principal, mas com outra técnica construtiva, a madeira laminada colada cruzada, é a mais utilizada para pisos, que através do mesmo sistema de colagem das laminas de madeira, forma-se um sólido retangular. As vigas de sustentação são em aço galvanizado, o qual possui maior resistência a corrosões e ações do tempo, e também é o material comumente utilizado em estruturas de marinas e portos de recreio (LINDLEY, 2015).

### - Atracadouros

Como mencionado na seção 4.2.3, os atracadouros funcionam de acordo com o regime da maré, são constituídos por madeira e aço galvanizado, também são utilizados os pontões

flutuante, e estacas em tubos de aço (Figura 122) juntamente com guias de estaca (Figura 123), que sustentam a estrutura. O sistema de amarração é um anel que envolve a estaca, que se ajusta de acordo com a variação da maré (LINDLEY, 2015).

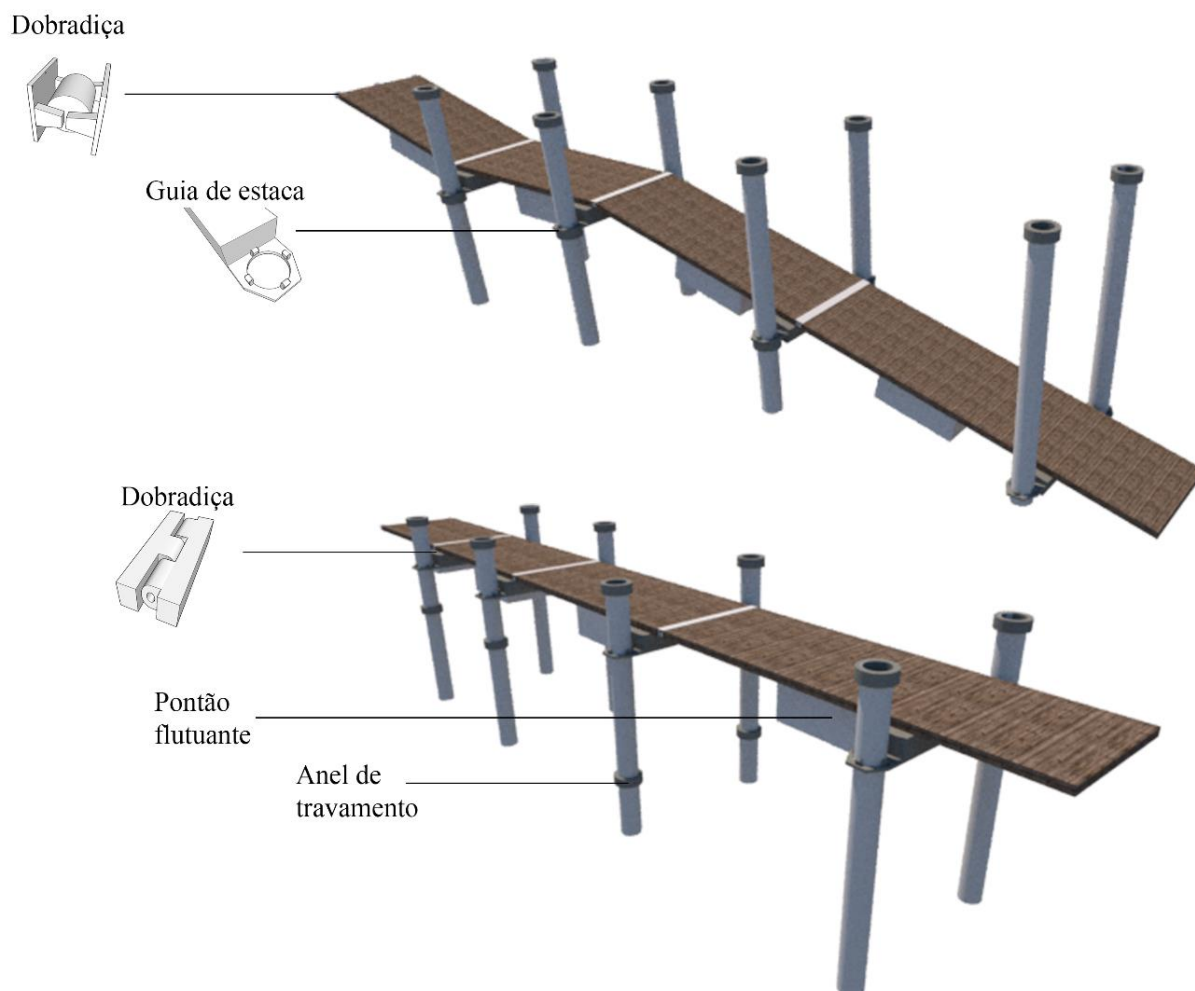
Figuras 122 e 123 - Estaca em tubo de aço e Sistema de amarração.



Fonte: Lindley (2015)

Os pontões flutuantes sustentam o atracadouro em maré cheia, e o atracadouro é seccionado para que, com o auxílio da guia de estaca, se firme como um rampado em maré seca. São três seções que se dividem os atracadouros, sendo uma o patamar devido o comprimento, as conexões entre a plataforma e o atracadouro, bem como entre as seções do atracadouro são em dobradiças. Além disso há um anel de travamento, também em aço galvanizado, o qual está locado nas alturas em que as seções devem se estabilizar nos casos de seca do rio, bem como no topo da estaca (Figura 124).

Figura 124 - Detalhamento da variação dos atracadouros

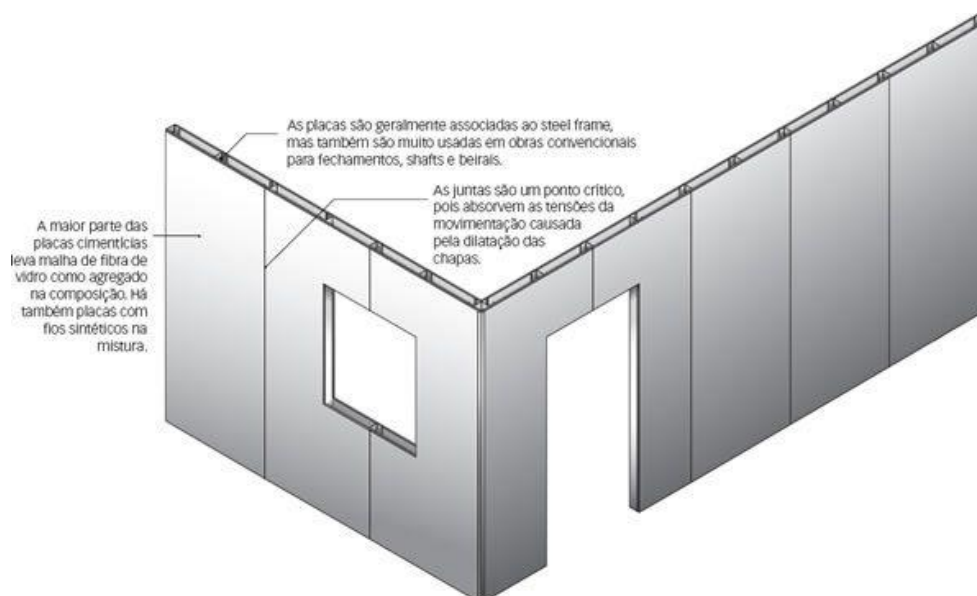


Fonte: Kuwahara (2019)

#### 4.3.2. Vedação

O material para a vedação dos elementos fixos do projeto segue com a solução por construção seca, assim utiliza-se o steel framing, como estrutura em aço galvanizado, e placa cimentícia como fechamento, que resultam em parede de espessura mais fina (Figura 125). Podem ser aplicados revestimentos para áreas molhadas, pintura e tem a vantagem de ser um material totalmente impermeável, imune a ações do tempo e alta resistência.

Figura 125 - Placa cimentícia e steel framing



Fonte: <http://construcaomercado.pini.com.br/negocios-incorporacao-construcao/131/vedacao-industrializada-uso-de-chapas-cimenticias-extrapola-steel-frame-284009-1.aspx> > Acesso em 13/02/2019

### 4.2.3. Esquadrias

A madeira enquanto material predominante, também é a escolha de projeto para as esquadrias, havendo dois tipos de porta, sendo a porta de folha lisa semi oca da sala de administração/associação e banheiros, já para o depósito da feira e copa são utilizadas as portas do tipo camarão. As janelas são em veneziana de madeira, utilizadas na parte superior de todos os ambientes (Figura 126).

Figura 126 - Esquadrias em madeira



Fonte: Kuwahara (2019)

#### 4.2.4. Cobertura

A vedação da cobertura é composta por dois tipos de telhas, sendo estas translúcida e opaca, pois a trama de madeira causa um sombreamento, transmitindo iluminação natural difusa, já as partes sem a estrutura transmitem iluminação natural direta. Assim, adota-se os dois tipos por questões de conforto térmico e lumínico, uma vez que a edificação é aberta, faz-se necessário resolver as questões de adversidades climáticas através da vedação da cobertura.

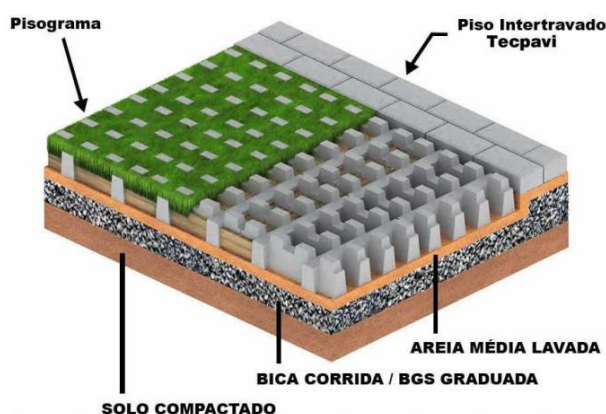
O telhado é em duas águas, geometria simples e inclinação de 22%. A telhas aplicadas na estrutura são em chapa de vidro com tratamento, geralmente utiliza-se o vidro laminado, por ter maior resistência e durabilidade. A área opaca são em telhas de zinco trapezoidal com onda baixa é flexível, possibilita diversas maneiras de aplicações, possuem alta resistência mecânica.

#### 4.2.5. Pavimentação

O piso intertravado foi escolhido para a área de acesso a veículos e pedestres, sendo também parte da calçada continua da orla, era necessário utilizar diferenciação de piso. O piso intertravado de concreto retangular é comumente utilizado para a pavimentação de espaços urbanos, por não se deteriorar devido a altas cargas e uso contínuo. Os blocos de concreto que formam a pavimentação são aplicados de forma intertravado para que as cargas possam ser distribuídas (PEREIRA, 2019).

Para a área do largo propõe-se a pavimentação em pisograma, que possui vantagens ecológicas, paisagísticas, e climáticas, pois há a pavimentação, mas também é permeável. É de simples aplicação, há peças de concreto com orifícios para a grama (Figura 127), e são comumente utilizados para áreas externas e de fácil composição com outros tipos de piso.

Figura 127 - Composição do pisograma



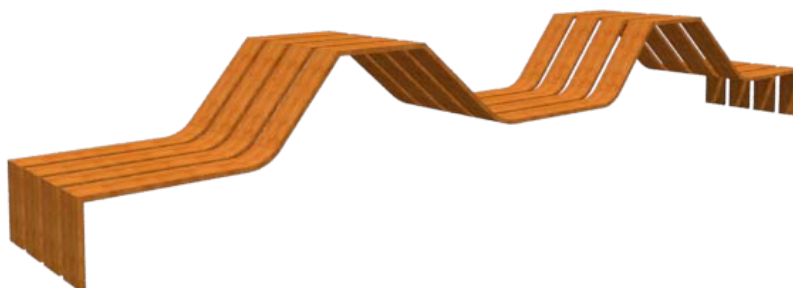
Fonte: <http://www.inspiratoconcrete.com.br/pdf/f1b329b25d1aeaa84f585aeae589cdca.pdf> > Acesso em

16/02/2019

#### 4.2.6. Mobiliário Urbano

Para a área do largo, projetou-se dois diferentes modelos de mobiliário, ambos compostos por laminas de madeira, que permitem a consolidação deste mobiliário. O primeiro denomina-se Banco lagarto, pela sua forma pode ser utilizado de maneira versátil em posições de espreguiçadeira, banco convencional baixo e padrão, ambos sem encosto (Figura 128).

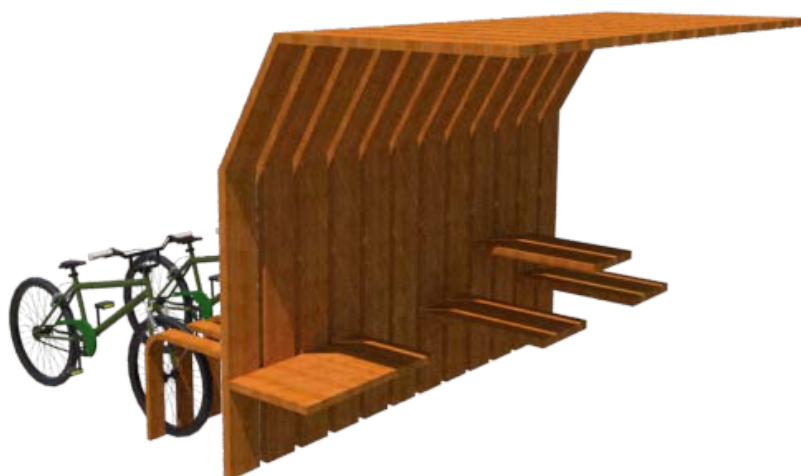
Figura 128 - Mobiliário urbano versátil, de uso livre.



Kuwahara (2019)

Outro mobiliário urbano concebido também tem como material construtivo a madeira. As laminas formam a pérgola, que é o elemento principal para proporcionar sombreamento e abrigo, e também o bicicletário. Os bancos e a mesa são embutidos nessa estrutura principal, constituídos apenas de tábuas, tornando assim o mobiliário multiuso (Figura 129).

Figura 129 - Mobiliário urbano multiuso.



Kuwahara (2019)

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A inquietação relativa à Rampa do Açaí levanta uma diversidade de questionamentos acerca das atividades desempenhadas nos espaços urbanos, de maneira técnica, teórica e conceitual. Em um primeiro momento, a pesquisa se ateve ao teor empírico e conceitual, de interpretar códigos, entender as temporalidades, atividades e usuários do espaço. O despertar para a problemática surge a partir da compreensão de abrangência daquele espaço urbano para um espaço Amazônico como um todo.

A formulação do histórico e caracterização da área através dos procedimentos metodológicos de Gehl, com observações comportamentais em épocas e horários diferentes, mapeamentos, contato, entrevistas e contagens, foi de suma importância para responder as inquietações e para chegar a uma proposta que responda ao problema. Entende-se essa metodologia como fundamental para o estudo na cidade, principalmente para a formulação de propostas.

O estudo da área de forma a observar o comportamento dos usuários possibilitou entendimento de que os rumos de planejamento urbano da cidade de Macapá estão distantes da realidade enfrentada em espaços urbanos como este. Assim como explana melhor o trabalho que deu origem a esta monografia, em que a zona costeira da cidade não apresenta, em relação ao Plano Diretor, suporte e diretrizes para as atividades. E sim, entendendo-a de forma setorizada e fragmentada, quando na verdade as pessoas estão cumprindo um papel muito importante para a cidade contemporânea, se apropriando dos espaços urbanos para movimentar e integrar a cidade, ainda que não haja estruturas físicas para abrigar.

E o ponto do projeto arquitetônico, urbanístico e paisagístico proposto neste trabalho é exatamente trazer técnicas e métodos de desenho urbano aplicáveis nesses casos, a partir da compreensão do que está acontecendo nos espaços da cidade, intervir em consonância com isto. De acordo com o objetivo geral a que se propõe o trabalho, pode-se dizer que a partir dos meios e métodos de intervenção pesquisados e utilizados para a elaboração da proposta, foi possível atender as demandas e proporcionar para a área um espaço contemporâneo em regime livre de uso, conforme já é utilizada.

No âmbito regional, amazônico, a pesquisa e proposta representam de fato a resistência de uma rede urbana regional, parte de uma cadeia de processos, materializada pelo polo de venda que é a Rampa do Açaí, com fraquezas e potencialidades. Além disso, há na cidade de Macapá diversos outros espaços intra-urbanos que compõe uma rede urbana e se articulam, com características e histórias diferentes, mas com problemáticas semelhantes.

Os estudos físicos e ambientais da área, como relevo e as movimentações da maré são pontos fracos para a essa proposta, uma vez que buscou-se técnicas que permitissem a implantação do projeto no rio, seria necessária a pesquisa mais aprofundada sobre a real aplicabilidade. No entanto, compreendendo a formulação de uma proposta juntamente a monografia como produção de conhecimento, opta-se por trazer técnicas e soluções alternativas e adaptáveis para o âmbito da discussão.

Por fim, na monografia como um todo tenta-se mostrar a relevância daquela área e transmitir as inquietações referentes a representatividade da Rampa do Açaí, o que foi algo corrigido desde a primeira parte, no Trabalho de Conclusão de Curso I, em que foram trazidas diversas discussões que seriam pertinentes à estudos sobre a área, mas que precisava ser dissecado para a escolha de uma vertente de estudo para esta monografia. Desta forma, este estudo apresenta possibilidade de ser trabalhado em outras temáticas, vertentes e até mesmo outras áreas, disseminando pesquisas sobre a Amazônia e a cidade de Macapá.



## REFERÊNCIAS

AMORIM, José. VASCONCELOS, Adriano. **Metodologia para projetos de estruturas portuárias flutuantes na Amazônia**. Tecnologia, p. 91-104. 3º quadrimestre de 2005.

ANTAQ. Resolução normativa nº 13/2016 e nº 5105, de 22 de novembro de 2016. **A norma de registro de instalações portuárias**. Brasília, nov 2016.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 15220-3: Desempenho térmico de edificações**. Parte 3: Zoneamento Bioclimático brasileiro e diretrizes construtivas para habitações unifamiliares de interesse social. Rio de Janeiro, Brasil, 2005.

BRITO Aneliza. CANTUÁRIA, Eloane. **Da Fortaleza ao Araxá: O processo de transformação da paisagem cultural da orla do Rio Amazonas em Macapá-AP**. 3º Colóquio Ibero-Americano Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto – Desafios e perspectivas. Brasil, Belo Horizonte, 2014.

BRASIL. Decreto Nº 9.760, de 05 de setembro de 1946. **Dispõe sobre os bens imóveis da União**. Rio de Janeiro, set 1946.

BRASIL. Lei Nº 12.815, de 5 de junho de 2013. **Lei dos portos**. Brasília, jun 2013.

CORRÊA, Roberto. **Espaço Urbano**. 4ª Ed. Rio de Janeiro: Editora Ática, 1995.

CORRÊA, Roberto. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 2006.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. Editora Pini, 1990.

DEL RIO, Vicente. SIEMBIEDA, William. **Desenho Urbano Contemporâneo no Brasil**. 1ª Ed. Rio de Janeiro: LTC, 2018.

DISTRITO FEDERAL. Lei Nº 1.828, de 13 de Janeiro de 1998. **Organização e o funcionamento das feiras livres e permanentes no Distrito Federal**. Brasília, DF, Janeiro de 1998.

FONTES, Edilza. RIBEIRO, Fabrício. **Os trabalhadores do açaí na Amazônia: cotidiano, natureza, memória e cultura**. História Oral, v. 1, n. 15, p. 81-106. Jan.-Jun. 2012.

**Feira da Cidade / MEIA DOIS NOVE Arquitetura & Consultoria**. 03 Jul 2014. ArchDaily Brasil. <<https://www.archdaily.com.br/br/623364/feira-da-cidade-meia-dois-nove-arquitetura-e-consultoria>>. Acessado 7 Mai 2018. ISSN 0719-8906

GEHL, Jean. **Cidades para Pessoas**. 2ª Ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GEHL, Jan. SVARRE, Birgitte. **Vida nas cidades: como estudar**. 1º Ed. – São Paulo: Perspectiva, 2018.

GONÇALVES, Carlos Walter Porto. **Amazônia, amazônias**. Editora Contexto, 2012.

GRUMBILF DO BRASIL. Governo do TFA. **Plano urbanístico da cidade de Macapá: relatório**. São Paulo, 1960.

GUSTAFSON, Jessica. Orla do Guaíba tem duas propostas de revitalização. *Jornal do Comércio*, Porto Alegre, **LAZER. Notícia da edição impressa**, 2014. Disponível em: <<https://www.jornaldocomercio.com/site/noticia.php?codn=180392>> Acesso em: 24 Jan 2019

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 1ª Ed. São Paulo: Martins e Fontes, 2000.

KLINK, Amyr. **Pontões flutuantes modulares**. Disponível em <<http://www.flutuantes.com/br/conteudo.php?page=main>> Acessado em 05 Mai. 2018.

LAKATOS, Eva. MARCONI, Marina. **Fundamentos da metodologia científica**. 5. Ed. São Paulo: Atlas, 2003.

LAMBERTS, Roberto; DUTRA, Luciano; PEREIRA, Fernando Oscar Ruttkay. **Eficiência energética na arquitetura**. São Paulo: PW Editores, 2014.

LIMA, José. TEIXEIRA, Luciana. **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados – Janelas para o rio**. São Paulo: Editora Manole Ltda. p. 189-222, 2006.

MACAPÁ. Prefeitura Municipal. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá**. SEMPLA, IBAM, 2004.

**Manaos Tesis para el Territorio Amazônico**. Disponível em: <[https://issuu.com/nahuelrecabarren/docs/manaos\\_tesis\\_para\\_el\\_territorio\\_ama\\_d1d4208b12db22](https://issuu.com/nahuelrecabarren/docs/manaos_tesis_para_el_territorio_ama_d1d4208b12db22)>. Acessado em 07 Mai. 2018.

NATAL. Lei Nº 6.015, de 10 de dezembro de 2009. **Regulamentação das feiras livres, do comércio nelas realizados e do uso da área pública para tal fim**. Natal, Dez. 2009.

NEVES, Laert P. **Adoção do partido na arquitetura**. SciELO-EDUFBA, 2011.

LINDLEY. **Catálogo Equipamento Flutuante**, 2015. Disponível em: <<http://www.lindley.pt/Cartilhasparaestruturasflutuantes/CatlogoMarinasPortosdeRecreioeDocasdePesca>>. Acessado em 05 Jun 2018.

OLIVEIRA, José Aldemir de; SCHOR, Tatiana. **Das cidades da natureza à natureza das cidades**. Cidades Ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências. Belém: Editora da UFPA, p. 15-26, 2008.

PREFEITURA DE AFUÁ. **Comunidade recebe a Feira do Açaí totalmente reformada**, 2018. Disponível em: <<http://www.afua.pa.gov.br/comunidade-recebe-feira-do-acai-totalmente-reformada/#>> Acesso em 18 de jan de 2019.

SANTOS, Emmanuel. **Amazônia Setentrional Amapaense: do “mundo” das águas às florestas protegidas**. Tese (doutorado) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia. Presidente Prudente, 2012.

SANTOS, Romário Valente. **(Re) estruturação e formação do aglomerado urbano de Macapá e Santana na Amazônia Setentrional Amapaense**. Programa de Pós-graduação Mestrado em Desenvolvimento Regional PPG/MDR. Universidade Federal do Amapá. Brasil, Macapá-AP, 2016.

SARLO, Beatriz. **A cidade vista: mercadorias e cultura urbana**. 1ª Ed. São Paulo: Martins e Fontes, 2014.

Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas – Sebrae. **Boletim: Produção Nacional de Açaí**. Brasil, Brasília/DF, 2015.

SILVA, Suéllen. **Orlas fluviais das cidades de Macapá e Santana: análise da dinâmica urbana**. Dissertação (mestrado) – Fundação Universidade Federal do Amapá. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional. Macapá-AP, 2017.

Taylor-Foster, James. **"Ouça o som gerado pelos ventos e ondas contra este dique na Croácia" [Hear This Croatian Seawall Sing as the Wind and Waves Lap the Shore]** 29 Nov 2015. ArchDaily Brasil. (Trad. Baratto, Romullo) Acessado 25 Jan 2019. <<https://www.archdaily.com.br/br/777862/hear-this-croatian-seawall-sing-as-the-wind-and-waves-lap-the-shore>> ISSN 0719-8906

TOSTES, José. **Planos Diretores no Estado do Amapá: uma contribuição para o desenvolvimento regional**. Macapá, 2006.

TRINDADE JR, S. C. C.; AMARAL, MDB; SILVA, MAP. **Das “janelas” às “portas” para os rios: compreendendo as cidades ribeirinhas na Amazônia**. Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências. Belém: Edufpa, p. 27-47, 2008.

TRINDADE JR, Saint-Clair Cordeiro da; TAVARES, Maria Goretti da Costa (org.). **Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências**. Belém: EDUFPA, 2008.

VALENCIA, Nicolás. **"Salada de Frutas", a dissolução entre infraestrutura, arquitetura e território urbano ['Ensalada de Frutas', la disolución entre infraestructura, arquitectura y territorio urbano]** 28 Mar 2015. ArchDaily Brasil. (Trad. Baratto, Romullo) <<https://www.archdaily.com.br/br/764444/salada-de-frutas-a-dissolucao-entre-infraestrutura-arquitetura-e-territorio-urbano>>. Acessado 7 Mai 2018. ISSN 0719-8906

VIEIRA, Felipe. **Prefeitura entrega novo atracadouro da orla do Guaíba na segunda-feira**. Disponível em: <<http://felipevieira.com.br/site/prefeitura-da-capital-entrega-novo-atracadouro-da-orla-do-guaiba-na-segunda-feira-por-guilherme-kepler-radio-guaiba/>> Acesso em: 24 de janeiro de 2019.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 1ª Ed. São Paulo, Studio Nobel, 2001.

## **APÊNDICE 01**

### **Entrevista aos vendedores de açaí**

1. Com que frequência você vem à cidade trazer seus produtos?
2. Qual o seu local de origem ou de onde você extrai os produtos?
3. Quais produtos você vende, tipo de carga e quantidades?
4. Qual é o destino dos seus produtos, que tipo de estabelecimento adquire os produtos?
5. Qual o rendimento diário das suas vendas?
6. Você paga pelo uso do espaço?
7. Há algum provento ou auxílio por parte do governo para essa atividade?
8. Como funciona o processo de desembarque dos produtos na rampa?
9. Há quanto tempo você exerce essa atividade nesse local?
10. Antes de existir essa rampa, onde era exercida essa atividade?

## APÊNDICE 02

### Questionários aplicados para três diferentes tipologias de usuários do espaço da rampa do açaí

#### Vendedores de açaí

##### Dados cadastrais

Nome:	Data:
Local de origem do produto:	Função:
Quantidade de paneiros:	Tempo de atividade:
Local de moradia:	
Utiliza o local para outras finalidades?	

##### Organizacional

1	É necessário regulamentação governamental?	a) Sim	b) Não	c) Talvez
2	Como é preferível a organização?	a) Barracas removíveis	b) Existente	c) Outra opção
Qual?				
3	Como você considera o espaço?	a) Suficiente	b) Razoável	c) Insuficiente
4	Você já pensou em montar barracas para melhor vender?	a) Sim	b) Não	c) Talvez
Por que?				
5	Como é o fluxo das vendas durante os horários de pico?	a) Simples	b) Normal	c) Conflituoso

##### Estrutural

1	Você sente necessidade de uma área coberta?	a) Sim	b) Não	c) Talvez
2	É necessário atracadouro?	a) Sim	b) Não	c) Talvez
3	Você sente a necessidade de banheiros públicos?	a) Sim	b) Não	c) Talvez
4	Você necessita de uma estrutura mais fixa para melhorar o seu trabalho (Depósito, sala de apoio)?	a) Sim	b) Não	c) Talvez

5	É necessário um local de despejo do lixo?	a) Sim	b) Não	c) Talvez
---	---	--------	--------	-----------

### Ambulantes

#### Dados cadastrais

Nome:	Data:
Local de origem do produto:	Função:
Local de moradia:	Tempo de atividade:
Utiliza o local para outras finalidades?	
Vende em outros locais?	
Com que frequência você vem para a rampa?	

#### Organizacional

1	É necessário regulamentação governamental?	a) Sim	b) Não	c) Talvez
2	Como é preferível a organização?	a) Barracas removíveis	b) Existente	c) Outra opção
Qual?				
3	Como você considera o espaço?	a) Suficiente	b) Razoável	c) Insuficiente
4	Você já pensou em montar barracas para melhor vender?	a) Sim	b) Não	c) Talvez
Por que?				
5	Como é o fluxo das vendas durante os horários de pico?	a) Simples	b) Normal	c) Conflituoso

#### Estrutural

1	Você sente necessidade de uma área coberta?	a) Sim	b) Não	c) Talvez
2	Você sente a necessidade de banheiros públicos?	a) Sim	b) Não	c) Talvez
3	Você necessita de uma estrutura mais fixa para melhorar o seu trabalho (Depósito, sala de apoio)?	a) Sim	b) Não	c) Talvez
4	É necessário um local de despejo do lixo?	a) Sim	b) Não	c) Talvez

### Vendedora de gelo

#### Dados cadastrais

Nome:	Data:
Local de origem do produto:	Função:
Local de moradia:	Tempo de atividade:
Utiliza o local para outras finalidades?	
Vende em outros locais?	
Com que frequência você vem para a rampa?	

#### Organizacional

1	É necessário regulamentação governamental?	a) Sim	b) Não	c) Talvez
2	Como é preferível a organização?	a) Barracas removíveis	b) Existente	c) Outra opção
Qual?				
3	Você já pensou em montar barracas para melhor vender?	a) Sim	b) Não	c) Talvez
Por que?				
4	Como é o fluxo das vendas durante os horários de pico?	a) Simples	b) Normal	c) Conflituoso

#### Estrutural

1	Você sente necessidade de uma área coberta?	a) Sim	b) Não	c) Talvez
2	Você sente a necessidade de banheiros públicos?	a) Sim	b) Não	c) Talvez
3	Você necessita de uma estrutura mais fixa para melhorar o seu trabalho (Depósito, sala de apoio)?	a) Sim	b) Não	c) Talvez
4	É necessário um local de despejo do lixo?	a) Sim	b) Não	c) Talvez

### Usuários para lazer

#### Dados cadastrais

Observação:	Data:
-------------	-------

Nome:	Tempo de atividade:
Local de moradia:	
Utiliza o local para que finalidades?	
Com que frequência utiliza a rampa?	

### Significação

1	Você utiliza os outros espaços do entorno (Araxá, praça em frente, bares e restaurantes)?	a) Sim	b) Não	c) Talvez
2	Como você considera o espaço da rampa?	a) Agradável	b) Razoável	c) Insuficiente
3	A rampa tem algum significado para você ou sua família?	a) Sim	b) Não	c) Talvez
Discorra:				
4	A rampa é um local seguro para banho ou lavagem de carros?	a) Sim	b) Não	c) Talvez

### Planejamento

1	Sente falta de alguma atração cultural aqui?	a) Sim	b) Não	c) Talvez
2	Falta venda ambulante de comidas e/ou bebidas?	a) Sim	b) Não	c) Talvez
3	Projetos como o Macapá Verão seriam aprazíveis para cá?	a) Sim	b) Não	c) Talvez
4	Seria interessante a prática de esportes aquáticos neste espaço?	a) Sim	b) Não	c) Talvez
5	Você acha que a população poderia ter algum atrativo nesse local?	a) Sim	b) Não	c) Talvez
Observações:				

### Estrutural

1	Você sente necessidade de uma área coberta?	a) Sim	b) Não	c) Talvez
2	Você sente a necessidade de banheiros públicos?	a) Sim	b) Não	c) Talvez



3	Você gostaria de uma estrutura em que fosse possível sentar mais próximo ao rio de forma segura?	a) Sim	b) Não	c) Talvez
4	Você acha necessário mobiliário urbano (bancos, espreguiçadeiras, mesas)?	a) Sim	b) Não	c) Talvez
5	Uma estrutura semelhante a um balneário seria interessante para esse lugar?	a) Sim	b) Não	c) Talvez